LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

30 Août 1902. — N° 207.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

LA RENTRÉE DE MICHAEL

Fatigué du sport hippique qui ne lui a rapporté que de maigres lauriers, Michaël a décidé de reparaître dans les courses cyclistes de demi-fond, et d'y reconquérir la place qu'il avait abandonnée depuis un an. Il s'est remis récemment à l'entraînement, où notre photographe a été le croquer. On voit que le petit prodige n'a guère changé, et qu'il a conservé sa même apparence de puissance musculaire. On sait, d'ailleurs, que la pluie seule a empêché, dimanche dernier,

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voir dans notre prochain numéro :

Le raid Bruxelles-Ostende
par Paul Mégnin.

Le Kilomètre à Deauville
par Georges Prade.

Les Courses de Dieppe
par Franc-Picard.

etc, etc...

Nous sommes toujours acheteur du N° 5 de la *Vie au Grand Air* (1er Juin 1898), au prix de 50 centimes.

Nous attirons l'attention de nos lecteurs sur notre

SERVICE D'ACHATS

qui est appelé à leur rendre les plus grands services.

Qu'il s'agisse d'une voiture automobile ou d'un appareil photographique, d'un yacht de plaisance ou d'une raquette de tennis, d'un fusil de luxe ou d'un livre de sport, d'une paire de carrossiers ou d'un chien de chasse, de volailles de basse-cour ou de gibier de repeuplement, de plantes de serre ou d'arbustes de jardins, nous nous mettons à la disposition de nos lecteurs pour leur obtenir, dans les meilleures maisons de Paris ou en fabrique, les meilleures conditions.

Ils trouveront, en outre, l'avantage, en s'adressant à notre intermédiaire, de voir leur commande suivie avec le plus grand soin, leur voiture, leur bicyclette, leur fusil, choisi et essayé par des spécialistes compétents, ce qui doublera leur garantie.

Nous nous chargeons d'expédier toutes les commandes dont le montant dépassera 50 francs.

Avoir soin de joindre deux timbres de 0 fr 15 à chaque demande de renseignements.

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

Nous rappelons à nos lecteurs que nous sommes en mesure de leur fournir des épreuves photographiques de la plupart des illustrations parues dans la Vie au Grand Air.

Le tarif est le suivant :

En 9/12, l'épreuve non collée	2 »
— collée sur gros carton biseauté or	2 50
En 13/18, l'épreuve non collée	2 50
— collée sur gros carton biseauté or	3 »
En 18/24, l'épreuve collée sur gros carton biseauté or, retouche comprise	10 »
En 24/30, — — —	20 »
En 30/40, — — —	30 »

Toutes les demandes doivent porter la mention Office photographique *et contenir en un mandat-poste le montant de la commande augmenté de 50 centimes pour frais de port et d'emballage.*

L'Office photographique V. G. A. *se charge également de tous travaux sur commande.*

Toutes les femmes élégantes lisent

Femina

la revue idéale de la femme et de la jeune fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

LES ÉDITEURS.

Le haras du Pin. — Le château, côté du parc.

Les Grands Haras

II (1)

Le Haras du Pin

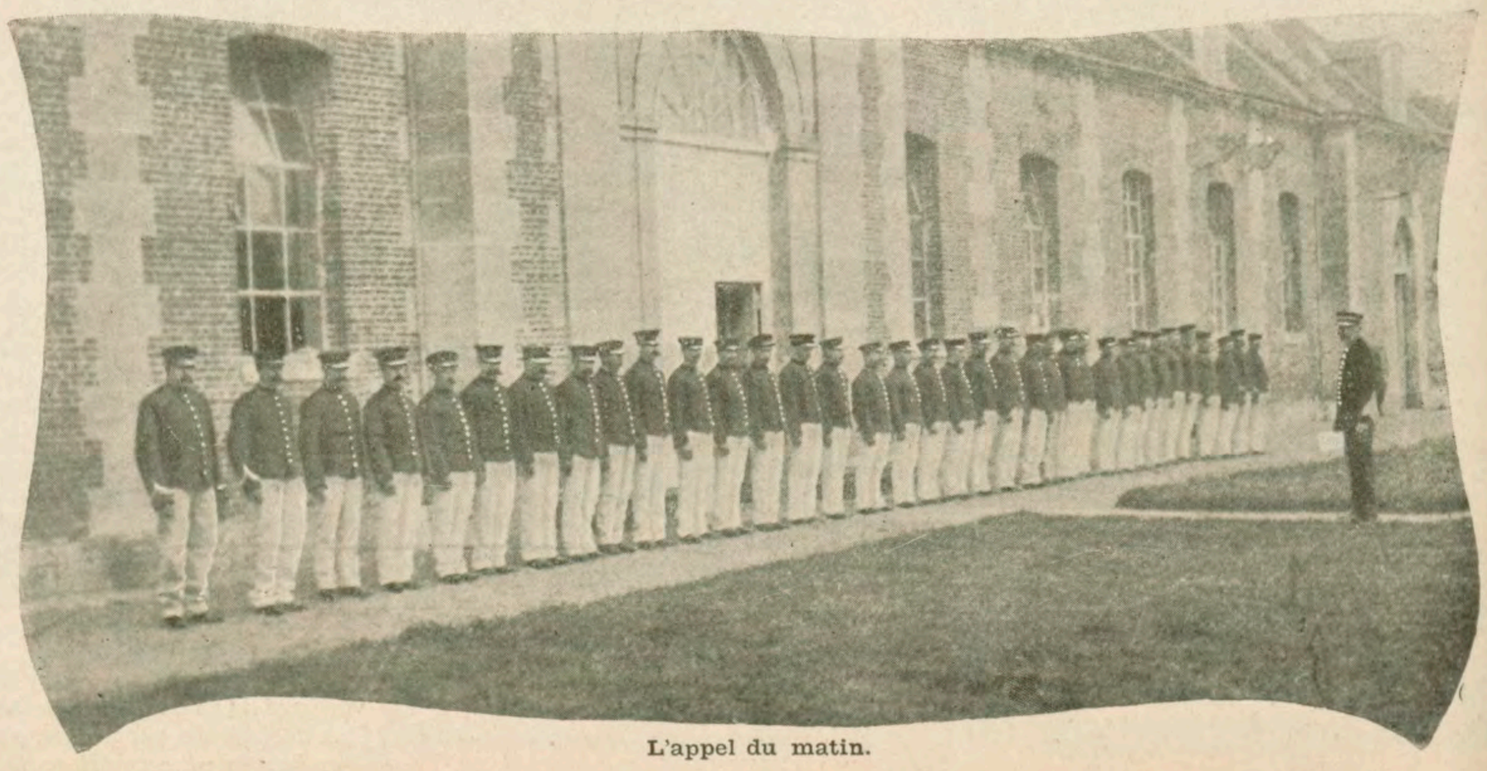
Dans les visites que nous nous proposons de faire aux principaux haras de France et de l'étranger, nous aurions dû donner la première place au plus important de nos haras nationaux : le haras du Pin ; les exigences de l'actualité seule nous ont fait commencer par le haras de Meautry. Nous pouvons, grâce à l'obligeance d'un amateur photographe, donner une série d'intéressantes photographies prises au Pin ; un éditeur d'Argentan, M. Roussel, vient d'avoir l'excellente idée de faire, avec ces photographies, plusieurs séries de cartes postales illustrées que nous pourrons faire parvenir à ceux de nos lecteurs qui nous en feront la demande.

Le plus grand et le plus petit du personnel du haras.

JUSQU'AU XVIIe siècle la Flandre et le Danemark fournirent à la France les chevaux de carrosse ; nos éleveurs ne pouvaient écouler leurs produits ; aussi le ministre Colbert eut-il l'idée en 1665 de créer l'administration des haras, et pour commencer, fit acheter dans divers haras de l'Europe des poulinières et des étalons qui furent répartis chez des particuliers. On songea peu après à créer un haras royal et Mansard fut chargé des plans que Louis XIV approuva, mais la mort de Colbert et les embarras financiers de la France, embarras dus aux nombreuses guerres de l'époque, empêchèrent le commencement des constructions.

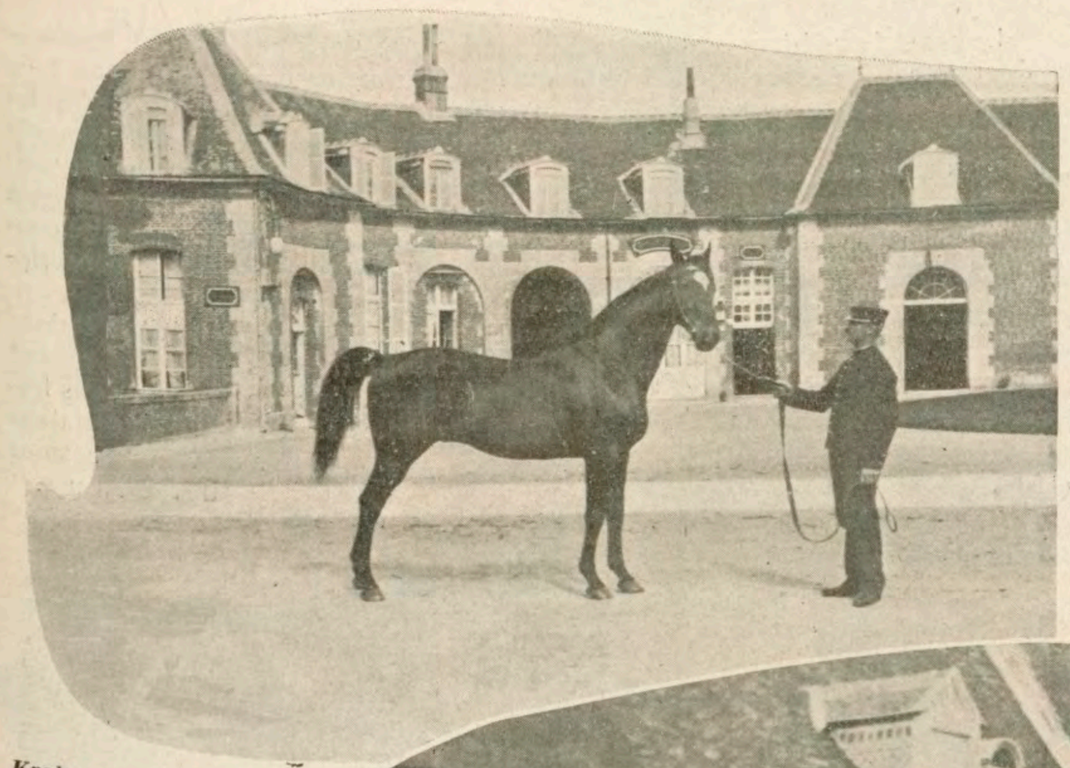
Ce ne fut qu'en 1717 que divers arrêtés furent pris pour organiser sérieusement les haras et compléter l'œuvre de Colbert. Il fut décidé de construire un haras en Normandie, le lieu choisi fut le domaine du Pin, contigu à la forêt royale d'Exme, près de la petite ville qui porte ce nom, au cœur même du Merlerault. La seigneurie du Pin fut achetée à son propriétaire M. de Bechamel, marquis de Mantel ; les constructions, commencées en 1716, ne furent terminées que douze ans plus tard, et le haras fut définitivement installé en 1730. Actuellement, avec les acquisitions de terres avoisinantes, le domaine du Pin couvre 1 129 hectares dont 748 d'herbages et 251 de taillis et futaies.

Je ne saurais mieux faire pour décrire le haras du Pin, que de résumer la description qui en a été

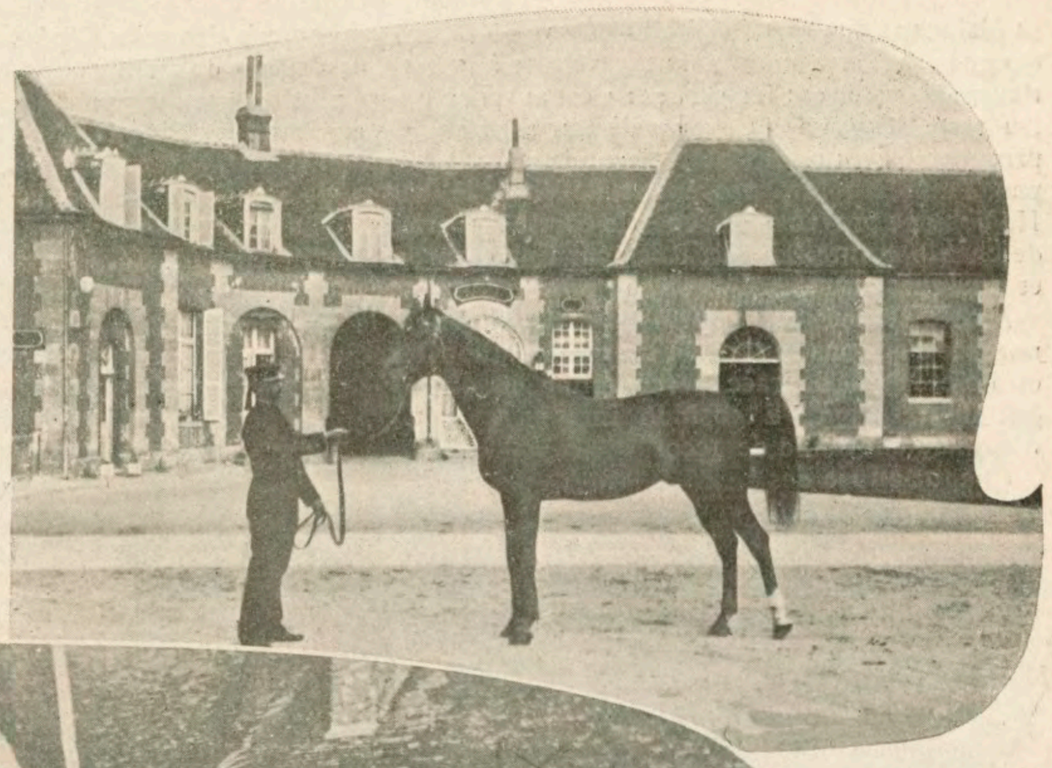


L'appel du matin.

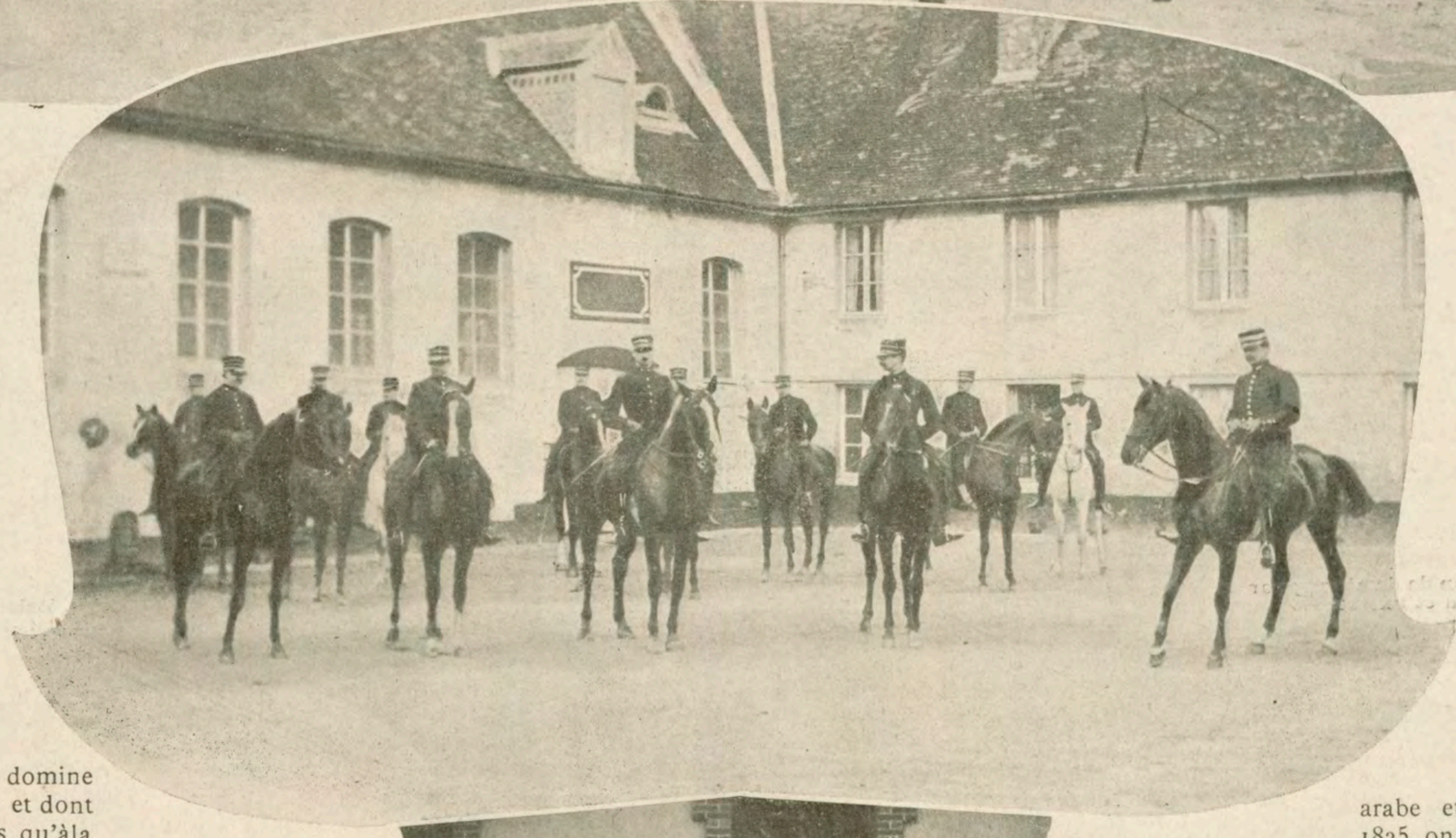
(1) Voir le n° 203.



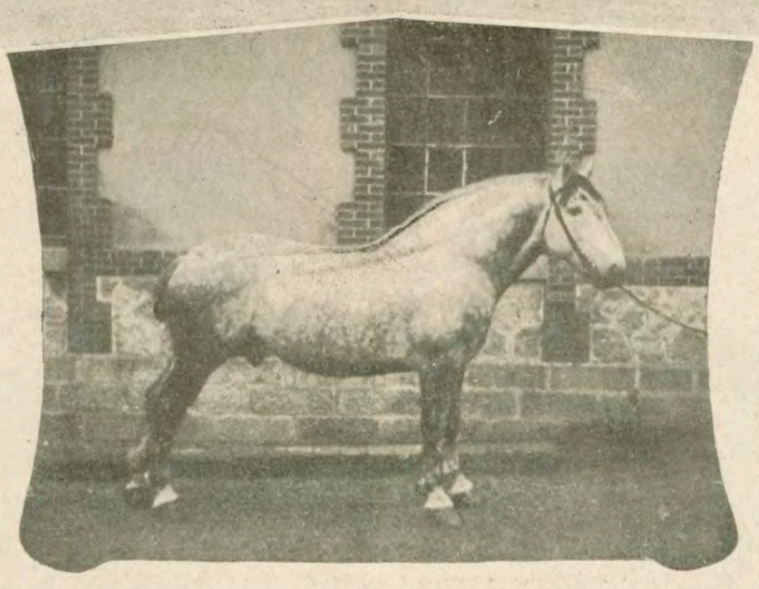
Krakatoa, étalon de pur sang anglais, par Thunderboldt et Little Sister.



Clamart, étalon de pur sang anglais, par Saumur et Princesse Catherine.



L'École de haras.



Verdun, étalon percheron.

une reprise.

faite par son directeur actuel. L'établissement central se compose d'une cour d'honneur entourée de grandes écuries contenant chacune trente chevaux. A l'une des extrémités de cette cour, en face de la grille d'entrée, s'élève le château, demeure des directeurs successifs, bâti sur un coteau qui domine de riches vallées et dont la vue s'étend jus qu'à la ville de Sées et l'immense forêt d'Écouves. Lorsqu'on quitte la grande cour d'honneur on pénètre par de larges et vastes voûtes dans plusieurs cours secondaires : cour d'Aure et cour Garsault qui contiennent tous les services de l'École, le manège, les écuries des chevaux de l'École, etc. ; de l'autre côté, la cour Lambesc entourée d'écuries et de boxes, la cour d'Abzac qui donne accès aux divers bureaux, la cour Nointel où sont les logements du personnel, et plus loin une vaste cour de remises, une autre entourée derrière, avec au centre un pavillon pour le service de la monte.

Je passe sur les bâtiments des fourrages, forge, infirmerie et leurs annexes.

Les étalons les plus précieux de pur sang anglais sont, à la succursale du Vieux Pin, dans de vastes boxes précédés de paddocks fermés.

J'ajouterai que la presque totalité des terres du domaine du Pin sont laissées à des éleveurs de la région, le haras ne conservant que l'exploitation d'une soixantaine d'hectares nécessaires pour l'alimentation des étalons. Les écuries du haras, bien que nombreuses, deviennent d'années en années insuffisantes, et chaque saison on est contraint de répartir — au détriment de leur santé — plus d'une centaine d'étalons dans les stations de monte.

Il me paraît inutile d'insister sur la très grande influence exercée par le haras du Pin depuis sa création :

Dès 1764, le second directeur du Pin, le prince de Lambesc, grand écuyer de France, fit venir d'Angleterre des étalons de pur sang et de demi-sang,— le premier étalon de pur sang anglais qui fit la monte au Pin fut le fameux King-Pépin, par Eclipse, acheté pour le comte d'Artois en 1789, au prix fabuleux pour l'époque de 1 700 guinées.

Après diverses péripéties, le haras du Pin, devenu simple dépôt d'étalons, fut réorganisé par Napoléon Ier, en 1806, mais les guerres incessantes du premier empire ne permirent pas de s'occuper de la nouvelle organisation ; et en 1815, les meilleurs étalons furent dispersés. En 1817, nouvelle réorganisation, et cette fois encore on eut recours aux étalons de pur sang arabe et anglais. En 1825, on adjoignit au haras une jumenterie qui est restée célèbre. Des poulinières de pur sang et de demi-sang de premier ordre furent rassemblées sur les excellents herbages du domaine, mais en 1860 on supprima la jumenterie de demi-sang et en 1852 la jumenterie de pur sang.

Aujourd'hui, le Haras du Pin a été de nouveau réorganisé, et ce n'est plus qu'un dépôt d'étalons avec 146 étalons et 29 stations. Depuis 1874, existe au Pin l'École des Haras, elle avait été créée en 1845, et supprimée en 1852. Cette école a pour but de former des fonctionnaires destinés à former le personnel des haras. Les élèves se recrutent parmi les élèves diplômés de l'Institut agronomique, la durée des études est de deux ans et l'enseignement comprend : la science hippique, la zoologie, l'hygiène, la botanique fourragère, l'agriculture, la pathologie, la maréchalerie, l'extérieur du cheval, l'équitation, le dressage, l'attelage, l'administration et la comptabilité. Les élèves sortent officiers des haras.

C'est surtout l'étalon de demi-sang qui domine au Pin. Actuellement, l'étalon le plus renommé est le trotteur Fuschia qui a donné à la plupart de ses nombreux produits une grande vitesse et une merveilleuse aptitude à l'allure du trot. Sa saillie est si recherchée que des conditions spéciales sont exigées des juments à inscrire pour cet étalon. Les inscriptions pour Fuschia sont réservées : aux juments ayant un record de moins de 1 m. 40 s., ou ayant produit des animaux trottant en moins de 1 m. 40 s. et aux juments de pur sang ayant gagné une somme d'au moins 10 000 francs en plat ou 20000 francs en obstacles, ou ayant produit des animaux gagnants d'au moins 20000 francs en plat ou en obstacles. Après Fuschia les principaux étalons trotteurs du Pin sont : Cherbourg, Nabucho, Portici, James Watt, Juvigny, Hetman, Michigan, Radziwill, etc., etc.

Depuis quelques années, l'industrie privée a pris un grand développement dans la circonscription ; les éleveurs qui avaient vendu à l'État leurs étalon-

se plaignant que certains étalons de valeur aient été envoyés dans des dépôts éloignés, hésitent maintenant à vendre à l'État leurs sujets de qualité supérieure, ils préfèrent les garder ; c'est aussi ce qui se produit pour le pur sang. Du reste, les grands éleveurs de pur sang anglais achètent des étalons à des prix trop élevés pour l'État. Cependant au Pin, actuellement, il y a Krakatoa par Thunderboldt, provenant de chez le baron de Schickler, Flacon par Hagiociope provenant de chez le comte de Berteux, Rane par Bruce provenant de chez le comte Danger, Rueil par Énergy provenant de chez M. Ed. Blanc, et quelques autres qui ont eu une belle carrière.

A côté du demi-sang normand et du pur sang, le Pin comprend un certain nombre d'étalons de trait. Je citerai Marathon, Nandis et Pôle Nord de race percheronne, étalons qui figurèrent à l'Exposition internationale chevaline de 1900.

Chaque année des commissions spéciales composées d'inspecteurs des haras font dans tous les centres hippiques des achats pour nos divers haras.

Les stations de monte desservies par le dépôt du Pin sont situées dans l'Orne, le Calvados, l'Eure, la Seine-Inférieure et la Seine-et-Oise. Les principales sont celles de l'Orne et du Calvados. Dans l'Orne, il y a dix-huit stations comprenant 91 étalons de pur sang anglais, 55 étalons de demi-sang et 23 étalons de trait; dans le Calvados 11 stations avec 55 étalons dont 5 de pur sang, 48 de demi-sang et 2 de trait.

Nous parlons dans la *Vie au Grand Air* assez souvent du pur sang, dans les articles que nous consacrons au demi-sang nous aurons souvent l'occasion de revenir sur le haras du Pin et les étalons.

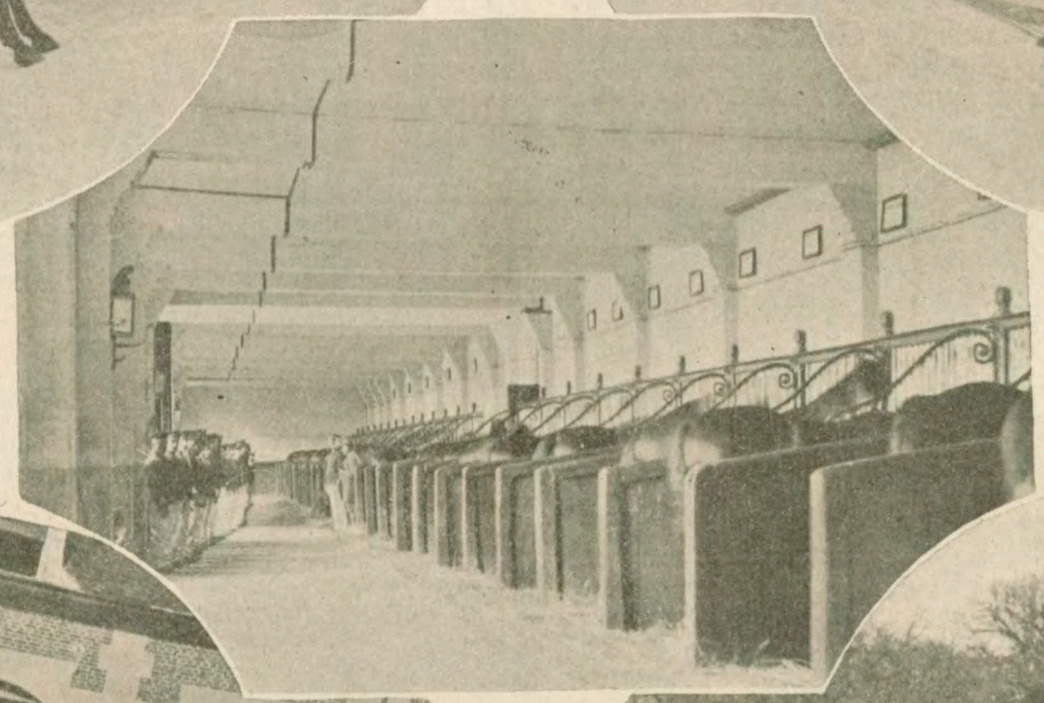
Pour terminer, un mot sur l'administration des haras : elle est dirigée par le directeur-inspecteur général des haras et par le conseil supérieur composé de vingt-quatre membres nommés par le Président de la République pour neuf ans, mais renouvelés par tiers tous les trois ans.

Le conseil supérieur émet son avis sur les questions qui ont trait à la production et à l'élevage du cheval ; il est réuni au moins deux fois par an et le compte rendu de ses séances est communiqué à la Chambre des députés. La France, au point de vue de l'élevage chevalin, est divisée en six arrondissements dirigés chacun par un inspecteur général et dont les centres sont Rouen, Bourges, Nantes, Agen, Marseille et Compiègne. Les six inspecteurs forment au ministère de l'Agriculture, sous la présidence du directeur, le comité consultatif. Ces six arrondissements sont subdivisés en vingt-deux circonscriptions dirigées chacune par un directeur et un sous-directeur.

Dans chaque subdivision se trouve soit un haras, soit un dépôt d'étalons nationaux. Enfin les circonscriptions sont elles-mêmes subdivisées en stations de monte, dans lesquelles sont répartis les étalons pour servir aux besoins des éleveurs.

Cherbourg, étalon de demi-sang par Normand et Extase.

Fourire, étalon de pur sang anglais, par Palais-Royal et Fourchette.



Vue d'une écurie.

Fuschia, étalon de demi-sang, par Reynolds et Lavintes.

James-Watt, étalon de 1/2 sang, par Phaëton et Vichnou, p. s.

L'achat des étalons aux particuliers se fait chaque année par quatre grandes commissions ; la 1re se réunit généralement en juillet à Paris et à Chantilly et n'achète que des pur sang ; la 2e, en octobre, à Rouen, au Pin et à Caen ; la 3e, à la même époque, à Angers, Rochefort, La Roche-sur-Yon, Lamballe et Landerneau ; la 4e, en septembre et octobre, à Limoges, Bordeaux, Pau, Tarbes, Auch, Agen et Toulouse.

Le Gouvernement agit encore indirectement sur la production chevaline par la surveillance qu'il exerce sur les étalons privés appartenant à des particuliers ; en effet, la loi du 14 août 1885 établit que les étalons des particuliers ne pourront être employés à la monte publique que s'ils possèdent un « certificat de santé » délivré par une commission spéciale. Aux meilleurs étalons, l'administration des haras délivre des brevets d' « étalons approuvés » ; leur nombre est d'environ 1 260. Quant aux étalons de qualité moyenne, considérés comme capables de maintenir la production à son niveau, l'administration délivre alors des brevets d' « étalons autorisés ». Les étalons approuvés ont seuls droit aux primes du Gouvernement.

PAUL MÉGNIN.

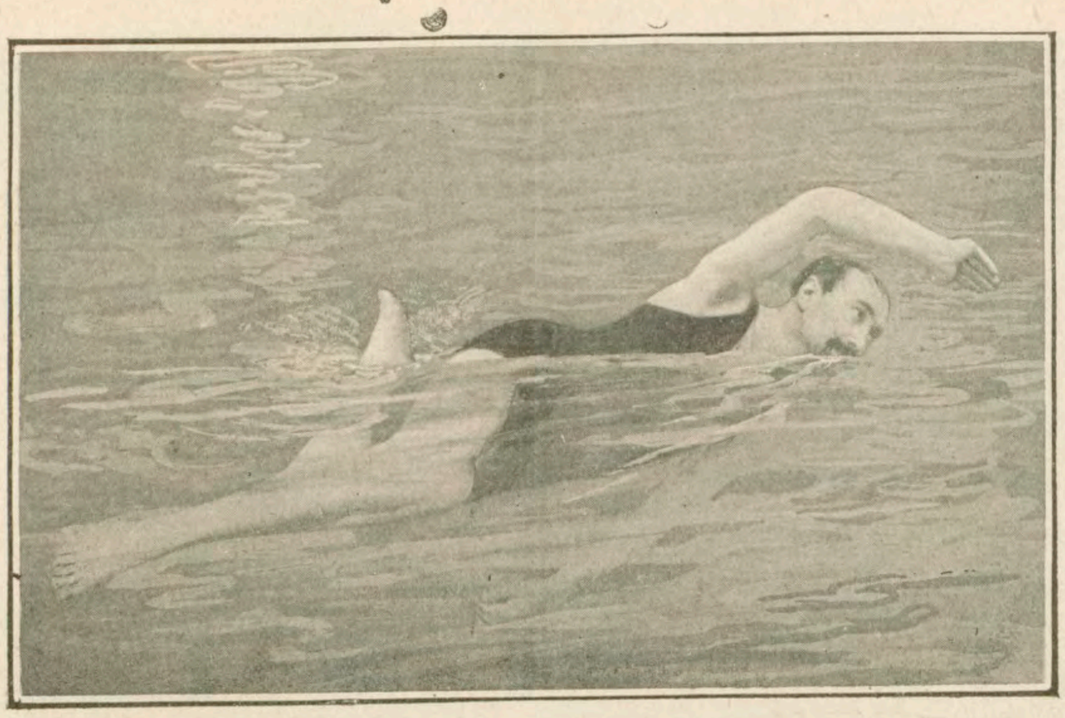
Comment on nage l'Over Arm Stroke

Une nouvelle méthode de natation pénètre actuellement d'Angleterre en France et n'a encore rallié à elle que de trop rares initiés. L'over arm stroke *permet au nageur d'aller plus vite et plus longtemps, en donnant moins d'effort. C'est plus qu'il n'en faut pour que la* Vie au Grand Air *se fasse un devoir de la répandre. — Moebs, un de nos champions de natation se charge ici d'en dévoiler les mystères à nos lecteurs avec l'appui de photographies qu'ils a vosées lui-même.*

◓ ◓ ◓

Over arm stroke. — Traduction exacte (coup de bras par-dessus) et qui dénomme la nouvelle nage pronée en France depuis quelques temps seulement.

Elle fut introduite en France lors du Critérium de Natation organisé par le journal *le Vélo* en 1897. Grâce à cette nage puissante, les Greasley, les Nutall, les Cavill triomphèrent facilement de nos nageurs français pour qui ce fut une révélation.



Une nouvelle nage *l'Over Arm Stroke*

I. La main et le bras droit entrent violemment dans l'eau au-dessus de la tête, et tirent l'eau, tandis que les jambes écartées commencent à se fermer en coup de ciseaux, les pieds bien à plat.

Après le deuxième critérium, notre confrère Pierre Giffard fit rester à Paris, Percy Cavill pendant un mois afin que nos nationaux puissent s'initier aux secrets de *l'over arm strok* : Giraud, le chauffeur bien connu, Paulus, Jubin, Peslier, Clévenot, furent de ses meilleurs élèves.

C'est une nage d'origine indienne, dit-on; les Indiens, tous plus ou moins nageurs, accompagnent à la nage les trains de bois qui descendent les fleuves; tenant leur chargement d'une main pour le guider, ils nagent sur le côté et passent l'autre bras par-dessus leur tête pour tirer davantage d'eau.

L'over arm stroke se nage tout à fait sur le côté, soit à droite, soit à gauche; il est assez rare qu'un nageur puisse l'exécuter des deux côtés aussi facilement que sur celui où il s'est constamment entraîné; inutile de conseiller d'adopter plutôt le côté droit que le côté gauche, chaque nageur appréciera et choisira celui qui lui convient le mieux.

Cette nage se pratique en deux temps et deux mouvements simultanés des bras et des jambes. — Pour un nageur nageant sur le côté gauche, le premier mouvement consiste, alors que le bras droit se trouve placé au delà de la tête, à entrer violemment cette main et ce bras dans l'eau, prenant point d'appui en l'eau, tel un homme tirant sur une corde; alors que le bras descend, les jambes qui se trouvaient écartées se ferment violemment en coup de ciseaux, les pieds prenant bien à plat l'eau (figure 1).

Ce mouvement se continue, le bras droit continuant à descendre, le gauche à monter pendant que les jambes se ferment de plus en plus (figure 2).

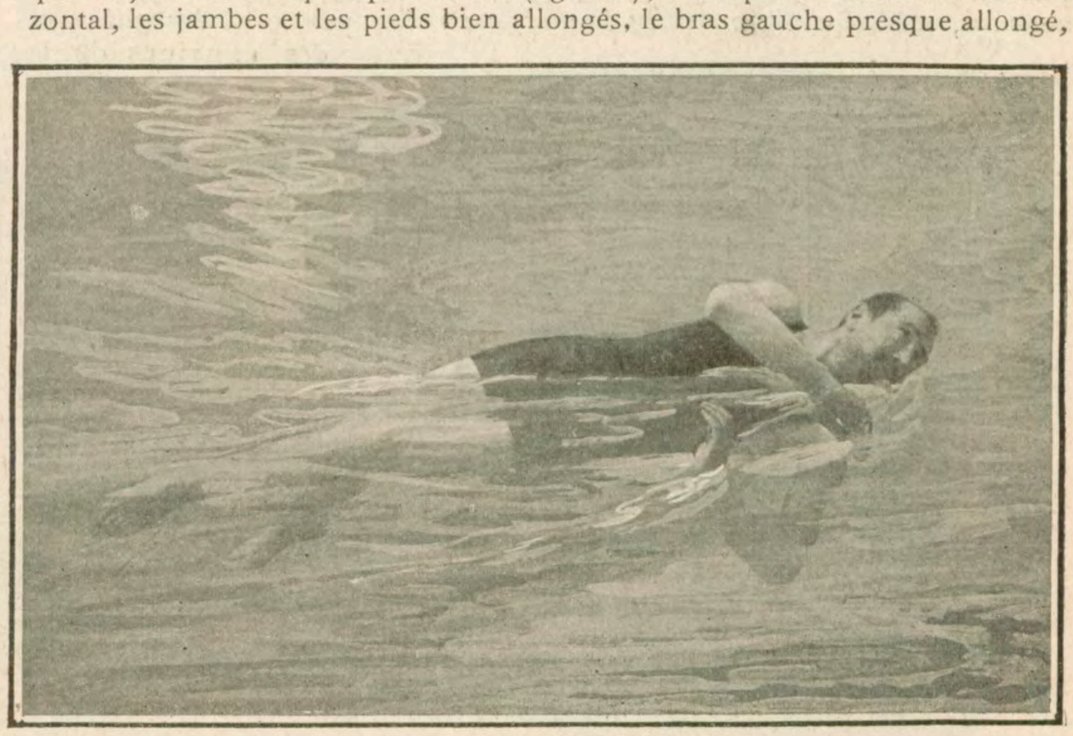
Les bras se sont croisés, le bras gauche va chercher à dépasser la tête alors que les jambes sont presque réunies (figure 3); le corps est absolument horizontal, les jambes et les pieds bien allongés, le bras gauche presque allongé, le bras droit au corps, voilà la fin du premier temps (figure 4).

A ce moment le bras gauche commence son action en appuyant fortement dans l'eau (figure 5), continuant ainsi le mouvement du corps qui sans arrêt continue sa marche en avant pendant que les jambes et l'autre bras viennent reprendre la position du départ et que le nageur relève un peu la tête pour aspirer abondamment (figure 1), deuxième temps.

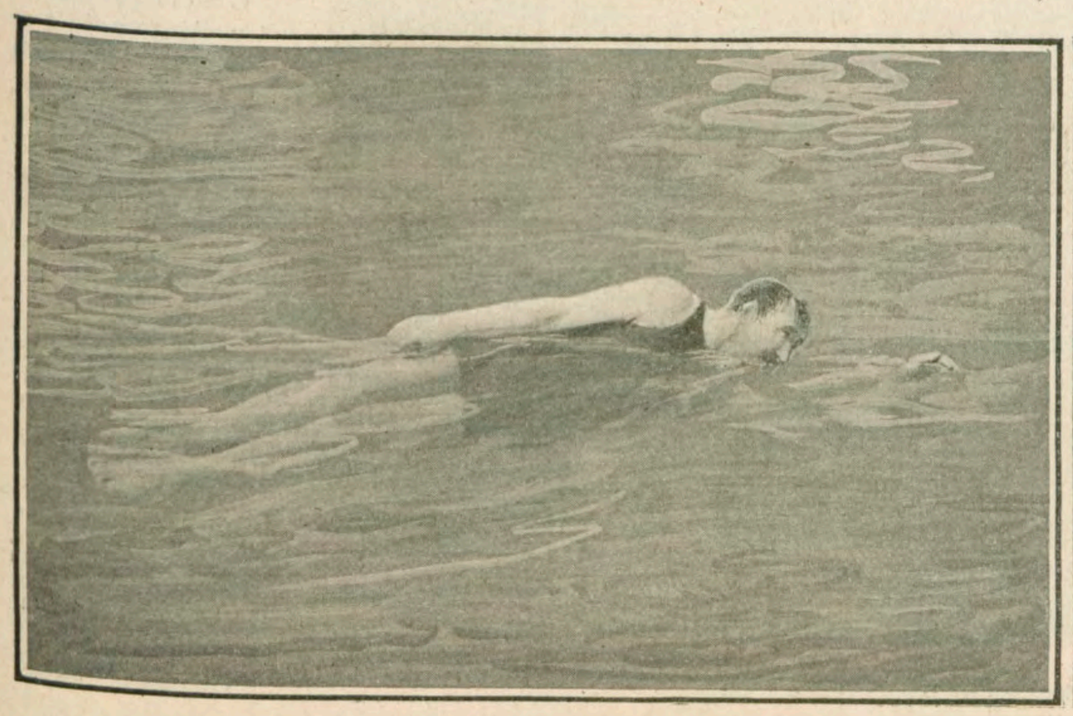
Les débuts sont durs, aussi n'est-ce pas la nage d'un débutant, mais un nageur moyen peut arriver, au bout de quelques mois à un excellent résultat, car c'est la nage la plus vite et la plus rationnelle.

G. Moebs.

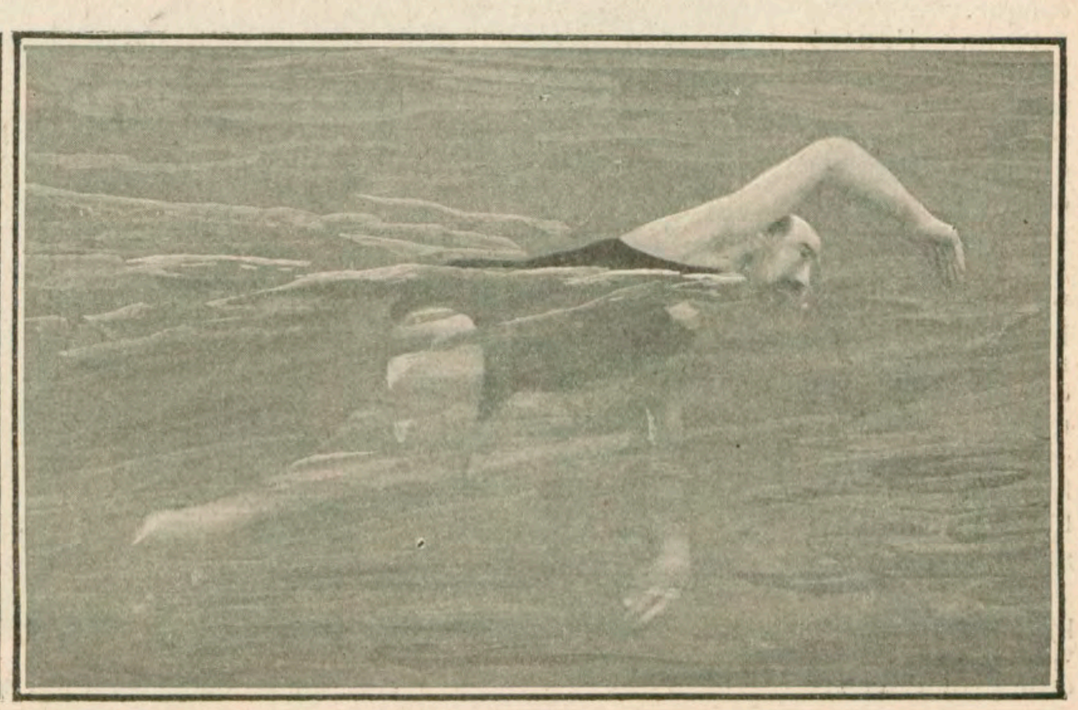
II. Le bras droit descend de plus en plus, tandis que le bras gauche commence à monter, et que les jambes se rapprochent.



III. — Les bras se croisent ; le bras gauche va dépasser la tête ; le bras droit descend le long du corps. Les jambes sont presques réunies.



IV. Le corps est absolument horizontal, les jambes allongées, le bras droit collé au corps, le bras gauche presque allongé.



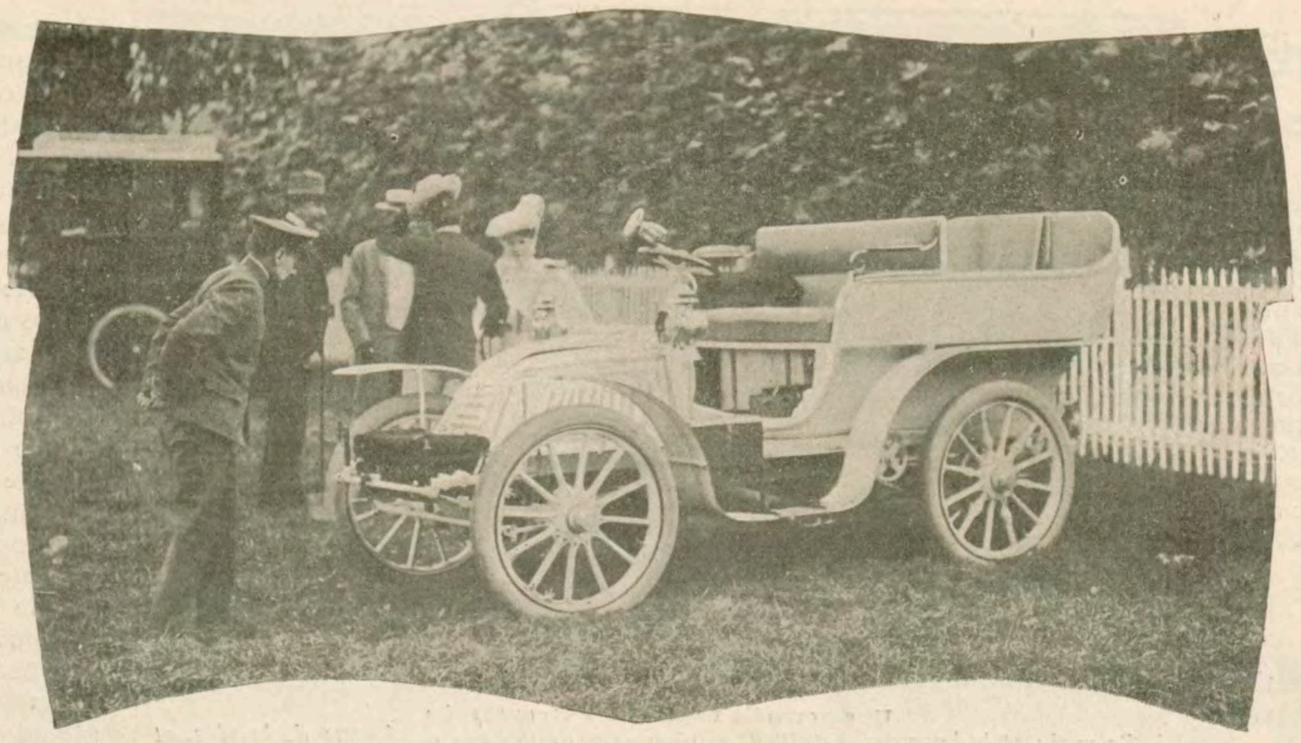
V. — Le bras gauche, appuie fortement l'eau pour continuer le mouvement du corps, tandis que les jambes et le bras droit reprennent la position du départ.

Les Autos sur la Côte Normande

de Trouville à Cabourg

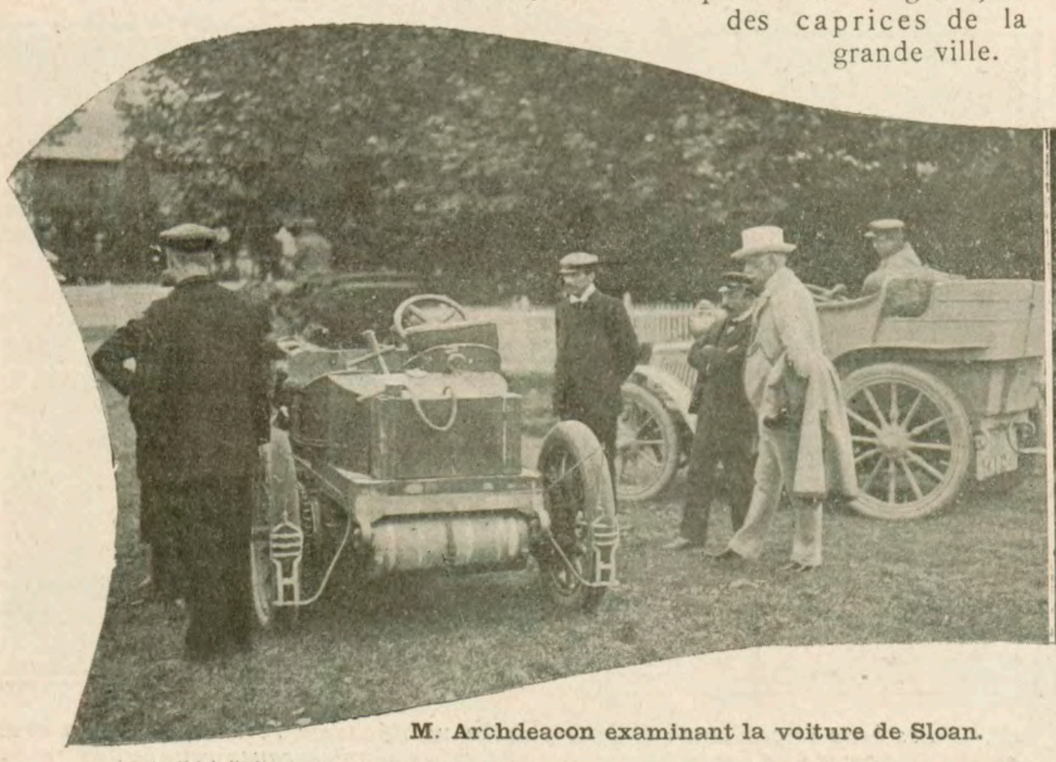
Plus que jamais les autos se sont montrées cette année à Deauville, où malgré le temps incertain, elles n'ont cessé de sillonner les routes de ce délicieux coin de Normandie. — Quelques jours avant l'épreuve du kilomètre, le mouvement en était encore plus accentué et nos lecteurs trouveront avec plaisir dans la Vie au Grand Air, *les notes que notre collaborateur nous a envoyé de Trouville à cette occasion.*

✣ ✣ ✣



Les autos au pesage de Deauville.

C'est sur la côte du Calvados, dans ce coin charmant qui s'étend entre l'embouchure de la Seine et celle de l'Orne, de Trouville à Saint-Aubin et Langrune en passant par Deauville, Houlgate, Dives, Cabourg, que se consacre l'été la mode du jour. Tout Paris est là qui respire un peu d'air, goûte un peu de fraîcheur et de verdure, jase, jabote, cancane, médite et flirte devant la mer, sans rien perdre ni des goûts, ni des caprices de la grande ville.



M. Archdeacon examinant la voiture de Sloan.

M. Ephrussi quittant le champ de courses de Deauville.

Et c'est pourquoi nul ne sera étonné d'y voir aujourd'hui l'automobile régner en maîtresse, et tous les véhicules qui font l'hiver et le printemps durant la gloire de Paris et de Nice, se retrouvent en août pendant la grande semaine sur les routes splendides de Normandie où ils conduisent leurs propriétaires plus vite que le chemin de fer encore un peu lent de la brève ligne de Lisieux à Pont-l'Evêque.

Il est curieux de jeter un coup d'œil sur les plages à cette époque.

Partout l'auto! Partout la voiture triomphatrice qui se plie ici aux exigences de l'élégance et de la mode et qui parée, fignolée, munie de la carrosserie dernier cri, grimpe les côtes de Normandie ou file sur cette délicieuse route d'Houlgate, faisant enfin découvrir le pays à ceux qui l'habitent peut-être sans le connaître.

Au coin de l'hippodrome de Deauville, pendant toute cette grande semaine qui fait courir tout le Paris du turf, à l'entrée du champ de Golf, ou dans l'allée qui mène aux courts de tennis, partout vous verrez l'automobile légère, chargée de jeunes et jolies femmes, de tout un monde heureux et jeune, joyeux de vivre.

Deauville et Cabourg sont les deux coins privilégiés de l'automobile, ceux où se retrouvent les principaux propriétaires de voitures de Paris, posant là mieux que jamais l'incontestable originalité de ce sport dans lequel fraternisent les milliardaires les plus incontestés et ceux qui ne rêvent encore que de l'être.

Les habitués du Bois de Boulogne ou de la Promenade des Anglais, ces coins délicieux et charmants, uniques au monde, se retrouvent tous réunis et groupés là. Certains soirs de course à Deauville, le soir du Grand Prix par exemple, la route de Cabourg voit un défilé unique peut-être.

Tous les chauffeurs connus sont là et l'on file à Cabourg vers la fameuse terrasse où l'on se retrouve le soir, à moins qu'on ne revienne vers les deux cités jumelles, Trouville et Deauville : Trouville, aux rues étroites, Deauville, la cité neuve aux larges et droites avenues.

Et cette route classique de Pont-l'Évêque et d'Évreux, que de voitures a-t-elle vu passer, le long de la vallée de la Touques et au pied de ces admirables collines qui séparent Trouville de Honfleur, et la vallée de la Touques de celle de la Seine.!

C'est là que peut-être l'automobile a remporté ses plus belles et ses plus utiles victoires, ses succès les plus sérieux, au milieu de la clientèle qui lui convient le mieux et pour laquelle elle est faite.

C'est là qu'elle vient d'ailleurs de courir son Grand Prix de vitesse, la course de Deauville sur le kilomètre, dont nous ne manquerons pas de parler à nos lecteurs la prochaine fois.

GEORGES PRADE.

Comment on s'en retourne des Courses de Deauville en 1902.

Cadette M. Laurentz. *Touche à tout* au C^te^ Sampieri arrivé 3^e^. *Milon* au C^te^ La Boutetière. *Irion* à M. Liénart arrivé 2^e^. *Guéguette* au C^te^ Le Gonidec *Karthoum* à M. Liénart arrivé 1^er^

Le Grand Steeple-Chase de Deauville. Le premier passage à la rivière.

LES COURSES

Sur la Côte Normande

Les dernières Journées de Deauville

Le meeting deauvillois s'est terminé comme il avait commencé, très intéressant au point de vue sportif, maussade et désagréable au point de vue du temps; nous n'avons pas pu avoir deux journées consécutives vraiment belles. La dernière journée de plat a été gâtée par la pluie, le vent et les bourrasques; par contre, c'est sous un soleil de plomb que s'est couru le lendemain le Grand Steeple. Malgré ces... inconvénients que l'homme, — quoi qu'en dise M. Capré, notre moderne Mathieu de la Drôme — ne peut prévoir, l'impression qui se dégage des journées deauvillaises est excellente et l'intérêt ne s'est pas ralenti un instant.

Le Grand Handicap de Deauville ou la Grande colère de Figès. — Si le starting gate n'allait pas remplacer le starter partout et à brève échéance — car les deux systèmes essayés ont donné de trop bons résultats pour qu'il n'en soit pas ainsi — je crois que l'équipe américaine des jockeys aurait tôt fait de rendre fou ce brave Figès. Vraiment certains d'entre eux montrent parfois une mauvaise volonté telle que le plus calme et le plus patient des starters se voit obligé de sévir : ces messieurs se croient les maîtres du turf, et non contents d'être indisciplinés, ils insultent le starter et ses aides. Peut-être y a-t-il un peu de la faute de Figès qui s'est montré trop paternel pendant longtemps. Le starter doit être sévère et autoritaire. Voyez Boitelle, le nouveau starter du demi-sang pour le trot : dès le premier jour de son entrée en fonction il s'est montré féroce; aujourd'hui les jockeys le narguent et filent doux; à Vichy, il n'a pas hésité à sévir contre un jockey, malgré le propriétaire, et il a eu la main lourde, n'est-ce pas, Gomez ? Sa réputation est faite maintenant dans les centres d'entraînement, et quand il fait entendre sa rude voix d'adjudant de cuirassiers, les jockeys, petits et grands, rentrent dans le rang comme des « bleus ».

Il a fallu que Figès ait été poussé à bout pour demander les sévères punitions que le comité des courses a infligées à Rigby et à Mac Intyre. Ce départ du Grand Handicap a été l'événement de la journée : Le Mandinet resté au poteau avec Mac Intyre, le favori Le Firmament, avec M. Henry, pendant plusieurs longueurs; Pitzoun avec J. Reiff, Herculanum II avec Thorpe perdu dans le lointain, Ringlass avec Thompson faisant du galop de chasse, et un peloton de tête composé de Bigotte, Doris II, Dairy Maid et Nabot, tel fut l'aspect de cette course que gagna assez facilement Nabot, un fils de Le Sancy et de Nighean sur Doris II que montait Stern.

Nabot est le premier produit d'une fille de Galopin, importée d'Angleterre par M. Prat, et demeurée vide l'année de son importation. Il semble avoir hérité de la vitesse de presque tous les produits du Sancy et son écurie doit le tenir dans une certaine estime, puisqu'elle l'a récemment inscrit dans le Cambridgeshire.

Avant le grand handicap nous avions eu le Prix de la Toucques que gagna une fille de Simonian et de Dormeuse : Camisole; cette très jolie pouliche, retournant tout à fait au type des juments de Saxifrage avait succombé à Cabourg, mais sa défaite sur un hippodrome tournant, avec la surchage, comportait certainement des excuses.

Perm, la gagnante de l'Omnium, qui a pris la seconde place, portait également la surcharge.

Cadette à M. H. Laurentz. *Guéguette* au C^te^ Le Gonidec. *Irion* à M. Liénart. *Touche à tout* au C^te^ Sampieri. *Karthoum* à M. Ch. Liénart. *Milon* au C^te^ de la Boutetière.

(tombée peu après, Cadette s'est brisée le paturon et a du être abattue)

Le deuxième passage.

Nabot, par le *Sancy* et *Nighean*, au comte de Bresson, entraîneur E. Johnson, jockey Mac Ginn, gagnant du Grand Handicap de Deauville, devant *Doris II*, à M. C. Blanc.

N'épiloguons pas sur ces résultats, nous ne tarderons pas, en effet, à être fixés complètement sur la valeur des deux ans que nous avons vu courir sur la côte normande ; le 31 août nous allons avoir dans le Triennal, la rencontre de Vinicius et de Reine Margot avec Vieux Paris, qui n'a pris que la troisième place au Prix de la Touques, et, le même jour, le Critérium des Pouliches pourra mettre aux prises de nouveau Camisole avez Lygie et Constanzia, sans parler de la gagnante de Vichy, Mantinée.

Le Grand Steeple de Deauville. — Journée de soleil épouvantablement tropical, malgré deux ou trois gouttes d'eau qui sont tombées au beau milieu de la journée. Déjà des vides au pesage, de nombreux sportsmen ont quitté Deauville pour Dieppe ou Bade.

Du reste, le Grand Steeple-chase n'a pas offert un intérêt palpitant. Tous les concurrents, du moins ceux qui ont achevé le parcours — trois sur sept — ont fini dans un état pitoyable ; jockeys et chevaux tiraient la langue aux trois quarts du parcours. L'écurie Liénart, peu veinarde cette saison, a pris les deux premières places avec Karthoum et Irion, ce dernier boitant très bas à sa rentrée. Touche-à-Tout le favori a fini péniblement assez près du cheval de M. Liénart, les autres semblaient s'être fondus au soleil. Cadette, une vaillante cependant, est tombée si malheureusement qu'elle a dû être abattue.

Karthoum, par *Little Duck* et *Archiduchesse*, propriétaire M. Liénart, entraîneur Ch. Carter, jockey Chapmann, gagnant du steeple-chase de Deauville.

Le bilan du meeting deauvillais. — A part cette dernière journée d'obstacles et les incidents auxquels a donné lieu le Grand Handicap, tout a marché à souhait ; certes le meeting eût été plus brillant que jamais avec le beau temps, mais la Société des Courses de Deauville n'a, je crois, pas lieu de se plaindre ; ses recettes ont été bien supérieures à celles des années précédentes.

Les épreuves réservées aux vieux chevaux ont réuni des concurrents d'élite, à la tête desquels s'est placé Maximum ; les courses des deux ans nous ont révélé quelques sujets qui semblent appelés au plus brillant avenir ; les essais de la starting machine ont été tout à fait concluants.

Si quelques-uns voient dans le meeting deauvillais les « grandes manœuvres du sport », d'autres, à l'esprit plus ...universitaire, disent que c'est un concours général ; allons-y donc pour notre distribution des prix : Prix d'honneur : écurie de Brémond (vétérans), et écurie Ed. Blanc (nouveaux) ; premier prix, vétérans et nouveaux : écurie Aumont.

Maximum a porté très haut le drapeau des trois ans ; Vinicius s'annonce comme un crack à la tête d'un joli peloton de deux ans, qui donne une excellente idée de la génération nouvelle ; de ce côté, il y a lieu d'être satisfait. Il n'y a donc que le ciel qui se soit mal comporté.

Un certain nombre d'écuries se sont abstenues d'envoyer des représentants à Deauville. La réunion de Dieppe a bénéficié de cette réserve.

Je n'ai jamais vu autant de véhicules automobiles sur la côte normande : il y en avait de toutes les formes et de tous les calibres ; l'ancien parc aux voitures était transformé en un immense garage. Mais que les baigneurs et aussi les indigènes de la côte ont pesté contre ces assoiffés de vitesse ; il aurait fallu les yeux d'Argus au pauvre piéton qui s'aventurait sur les routes ; et quelle poussière ! En a-t-on avalé de la poussière des routes normandes durant cette quinzaine ! Tod Sloan, le fameux, le célèbre, l'inimitable, le malin Sloan a fait sensation — ce qui a dû le rendre heureux, ayant obtenu l'effet qu'il cherchait — en conduisant un monstre de 70 chevaux. Ce minuscule américain disparaissait presque derrière sa direction. C'est tout juste si l'on voyait émerger de la voiture un phénoménal cigare. Prestement Sloan descend — Sloan est léger comme une plume de pigeon — et calme se dirige vers le buffet : « Champègne ! » — commande-t-il, — et pour payer, Sloan — qui doit être riche comme l'était Crésus — sort de sa poche une liasse de billets de banque de toutes les tailles ; puis négligemment, il fouille dans son gousset, en tire une pièce de vingt sous et la jette dans le plateau ! Et les badauds de s'extasier !

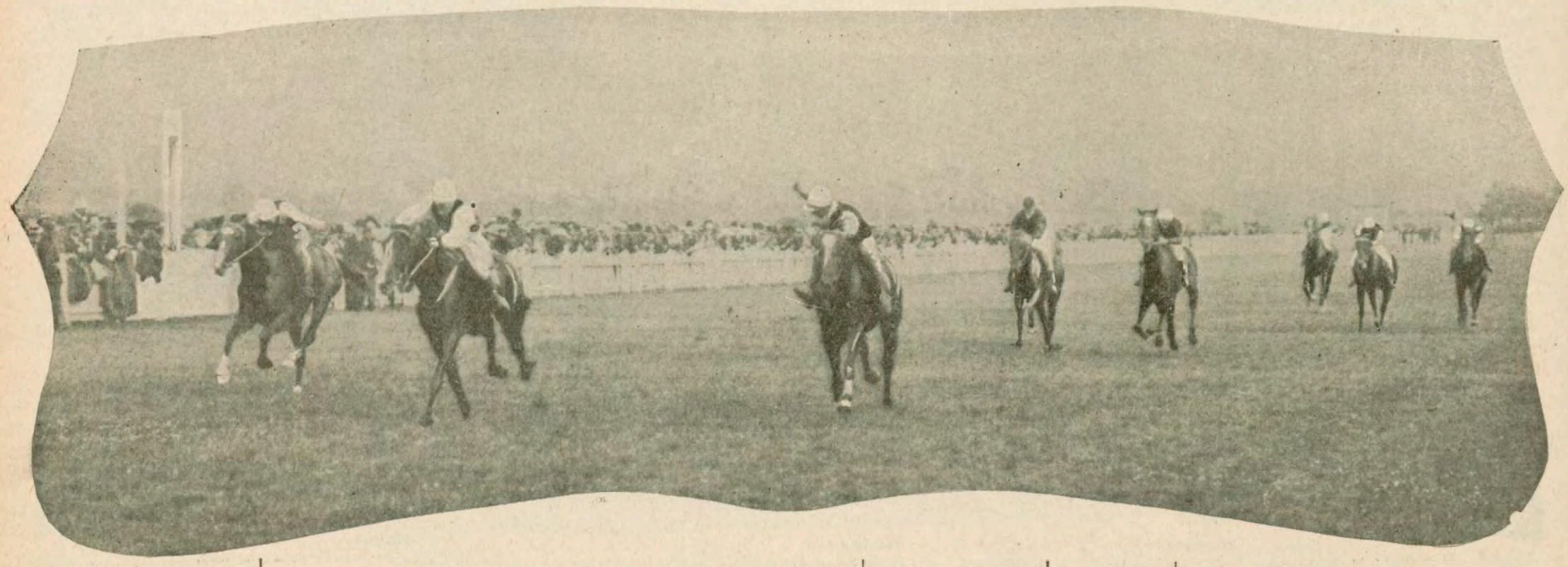
Sloan est un joueur malin, ce qui ne l'empêche pas de perdre parfois la forte somme. Ainsi dans le Prix du Chemin de fer, il avait joué gros sur Mésaventure qui fut battue par Impromptu, Sloan qui rendrait des points à feu Chronomètre lui-même, a trouvé pour se consoler ce mot superbe : « Impromptu a été plus vite que Mésaventure d'un quart de seconde ».

Allez dire maintenant que les Américains n'ont pas la science du train !

Souvent, j'ai été assez dur pour les Américains, mais je vois que les événements qui se sont produits me donnent raison. Il va se faire une sélection parmi ces jockeys venus d'outre-Atlantique. Quelques-uns comme J. Reiff et M. Henry nous resteront, mais la plupart regagneront l'Amérique, quand ils auront fait leur sac ; du reste, bien peu comptent s'établir définitivement en France.

Nombreux seront ceux qui applaudiront à leur départ.

FRANC-PICARD.



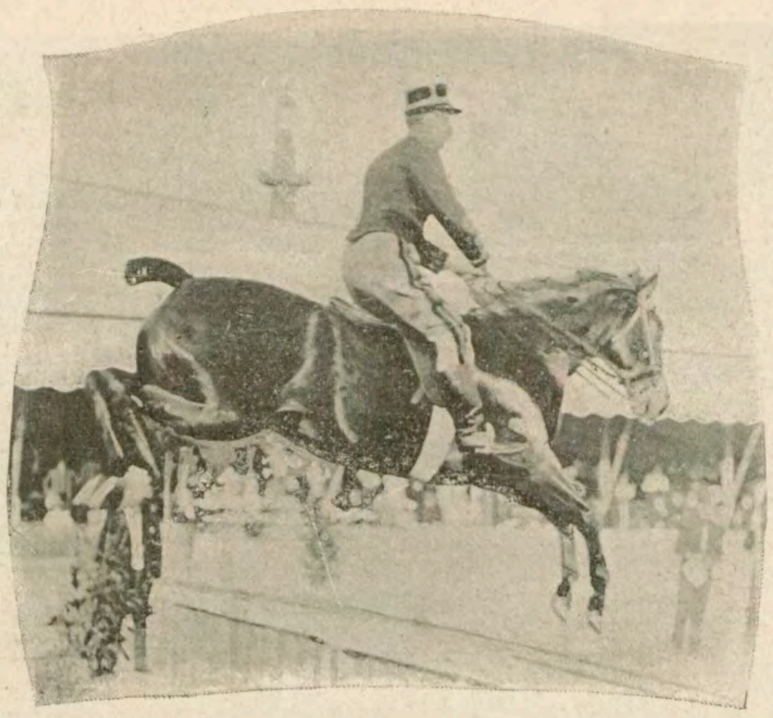
Vieux-Paris, à M. F. Carter, arrivé 3e. — *Camisole*, par *Simonian* et *Dormeuse*, à M. Franck Carter, jockey A. Carter, arrivée 1re. — *Ferm*, à M. Caillault, arrivée 2e. — *Deux-Signe*, à M. R. Sedano, arrivé 5e. — *Lygie*, à M. Ed. Blanc, arrivé 4e.

Le Raid Bruxelles-Ostende

Cette grande épreuve militaire internationale qui se dispute au moment même où la Vie au Grand Air *sort des presses, est certainement l'événement sportif le plus important et le plus intéressant qui ait jamais eu lieu dans ce genre. Nous lui consacrerons une bonne partie de notre prochain numéro; aussi bien au départ qu'à l'arrivée, aux divers contrôles et sur tout le parcours, les objectifs de nos photographes sont braqués sur les concurrents; deux de nos collaborateurs suivent le raid de bout en bout et donneront à nos lecteurs un compte rendu pour ainsi dire cinématographique et des impressions vécues.*

✣ ✣ ✣

Ce n'est pas la première fois que se rencontreront... à cheval les officiers des différentes armées européennes; Autrichiens et Allemands, il y a deux ou trois ans, se mesurèrent dans une course de résistance sur le parcours Vienne-Berlin, course qui se termina même par des duels; lors de l'Exposition Universelle de 1900, il avait été question d'inviter au concours hippique international, mais le projet n'aboutit point. Cette année même, la commission organisatrice du concours hippique international de Turin avait lancé des invitations aux officiers des armées européennes: Autrichiens, Allemands, Russes, Belges, Italiens et Français se mesurèrent en steeple-chase, en épreuves d'obstacles, en épreuves de saut en hauteur et en largeur; la palme revint au « team » français.



(Cliché Massardo).

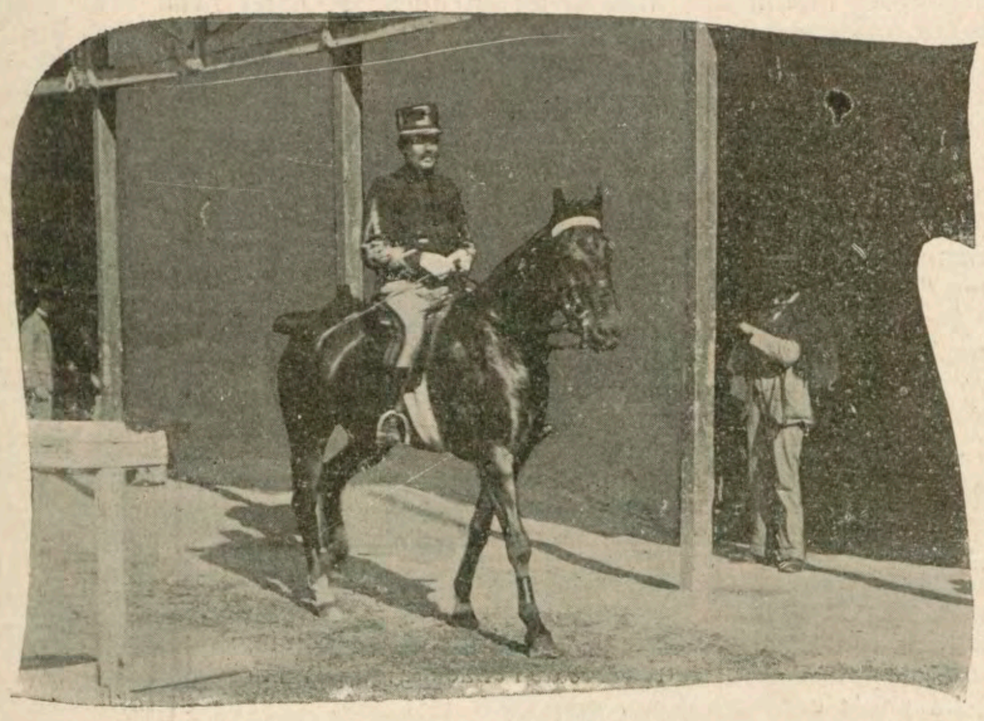
M. Van Langendonck, lieutenant au 1er Régt des guides, un des favoris de l'épreuve.

Peut-être que le championnat du cheval d'armes qui a terminé si heureusement cette année le concours hippique de Paris a donné à nos voisins de Belgique l'idée de ce raid militaire international; une pareille épreuve était du reste plus facile à organiser en territoire neutre.

De France, on a tenu à n'envoyer en Belgique que des officiers et des chevaux sur lesquels on pouvait absolument compter; une commission spéciale, présidée par le commandant Varin, major en chef de l'Ecole supérieure de guerre, a siégé dans diverses garnisons et a fait subir à ceux de nos officiers qui avaient demandé à prendre part au raid des épreuves très dures: une de 80 kilomètres avec relais dans un maximum de 4 heures et un parcours de 120 kilomètres en 12 heures avec le même cheval. Sur 72 officiers inscrits, 20 seulement ont rempli les conditions de qualification; ils auront comme concurrents 2 Allemands, 2 Anglais, 47 Belges — et parmi ceux-ci est le colonel Dehase, du 2e lanciers qui, né en 1842, est à la veille de sa retraite — 1 Grec, 9 Hollandais, 1 Norvégien, 4 Russes, 2 Suédois, 1 Suisse. Plusieurs, parmi les officiers français, sont des habitués des concours hippiques ou des militarys: le lieutenant Deremetz, du 8e hussards, qui a couru dans des steeple militaires à Auteuil; le lieutenant Bausil, du 28e dragons, qui a pris part au championnat du cheval d'armes au printemps de cette année et compte à son actif un certain nombre de victoires en steeple; le lieutenant de Chomereau Saint-André, du 26e dragons, qui détient encore le record du saut en largeur avec son cheval Mahomet; le lieutenant Daguilhon-Pujol, qui prit part au concours international hippique de Turin.

Parmi les officiers étrangers, de nombreux ont à leur actif de très brillantes performances; parmi eux, les lieutenants suédois: comte C. de Silfverstrand et M. Bror Douglas Gibson, de la garde royale, vainqueurs d'un raid au printemps dernier, au cours duquel la distance de 100 kilomètres fut franchie en 4 h. 19 m.

Deux des officiers belges qui doivent prendre part au raid ne sont point des inconnus en France: le lieutenant Van Langendonk et le capitaine Hœgeman de l'École d'Ypres; ces deux brillants écuyers sont venus en 1900, au concours international donné place de Breteuil et ont été parmi les lauréats. Le premier est le propriétaire de l'excellent sauteur Extra-Dry, souvent monté en France par M. Henry Leclerc. Quant au second, il a avec son cheval Benton II remporté le premier prix de l'épreuve militaire du concours hippique de Spa.



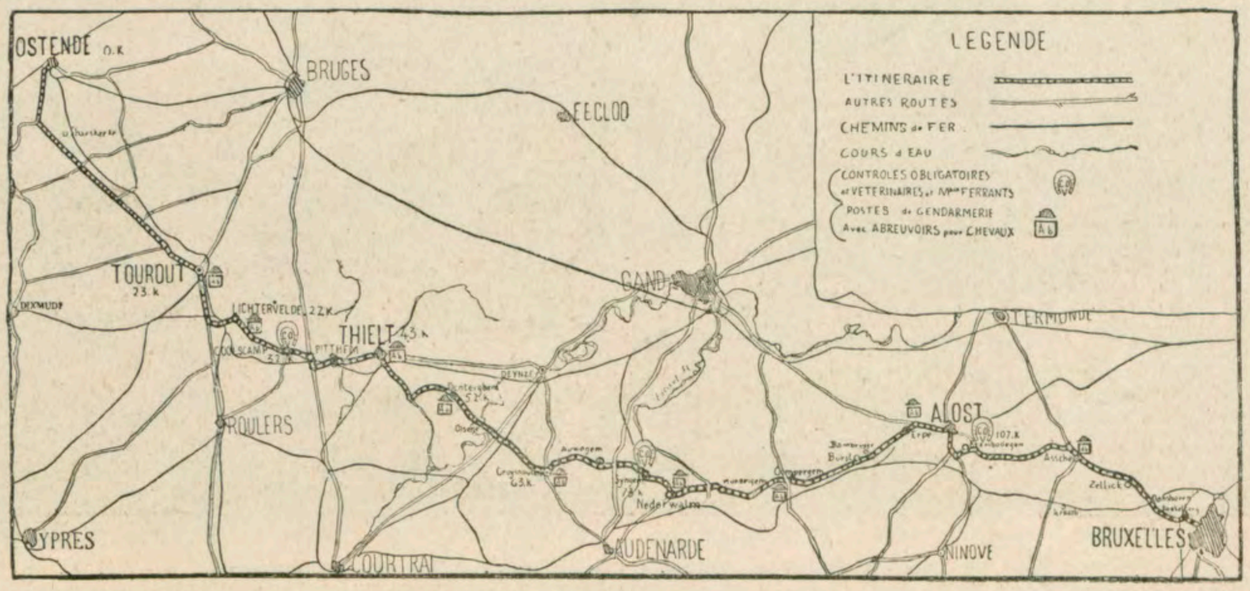
(Cliché Massardo).

M. Hageman, ancien instituteur de l'école d'Ypres, capitaine au 2e chasseurs à cheval, un des favoris belges de l'épreuve.

M. Beausil, lieutenant au 28e dragons, montant son cheval d'armes sur lequel il prendra part au raid.

La Belgique a offert pour ce raid 15000 francs de prix, sans compter un certain nombre de prix particuliers.

L'armée française, elle, a tenu à offrir un prix de valeur pour le premier officier belge qui arrivera à Ostende: ce prix consiste en un cheval de pur sang, Omnipotent, acheté par la Commission de remonte de Saumur, à M. Ridway.



(Communiqué par l'*Auto-Vélo*).

L'itinéraire du raid Bruxelle-Ostende.

Ce raid international a été accueilli avec enthousiasme dans les régiments de cavalerie et d'artillerie. Il a donné lieu à des discussions hippiques passionnées, et a un redoublement d'activité physique.

Il aura de plus des conséquences heureuses pour l'instruction de la cavalerie; il démontrera que nous méconnaissons actuellement la vitesse et la résistance de nos chevaux. Les données officielles admises sont, j'en suis persuadé, notoirement inférieures à la réalité; c'est du reste ce que nous verrons la semaine prochaine.

Paul Mégnin.

MM. Le Dr Devillers. H. Clolus. de Lusigneul Bon A. de Schonen. P. Augé. J. Hollier. Le Cte Clary. G. Voulquin.

Première expérience des balles inoffensives Devillers par la société Le Pistolet. — Attention !

Expériences de Balles inoffensives

La société Le Pistolet, *fondée en 1894, par le comte Justinien Clary et notre confrère Gustave Voulquin, société qui compte à l'heure présente 325 membres, et dont le but est le tir au pistolet de combat au commandement, et le tir de vitesse au revolver sur silhouettes noires placées à 25 mètres, vient d'expérimenter, sur l'initiative de M. Gaston Legrand, membre du comité du Pistolet, président du* Fusil de chasse, *à sa dernière séance de mai, au tir Guyot, île Séguin, de curieuses balles inventées par le docteur Devillers, l'escrimeur bien connu, un des plus anciens membres de la salle Rouleau.*

◔ ◔ ◔

Les balles Devillers se distinguent des balles ordinaires employées pour les tirs au pistolet et au revolver, en ce qui suit : les cartouches sont les cartouches du revolver Smith-Wesson, calibre 44, cartouches qui sont également celles des pistolets de tir de Gastine-Renette ; la charge de poudre est la charge habituelle ; mais, la balle est en cire au lieu d'être en plomb, cette balle a pardessus une bourre composée de suif.

Quelques instants avant les expériences que le comité et les membres du Pistolet allaient exécuter, le docteur Devillers avouait avoir eu les plus grandes difficultés pour trouver un camarade consentant à servir de cible vivante, à se « laisser tirer dessus », malgré l'absence absolue de danger ; le premier qui a consenti à servir de « cible expérimentale » a été M. Ernest Barillier, conseiller municipal de Paris ; cette bonne volonté mérite d'être signalée, aussi la signalons-nous avec plaisir.

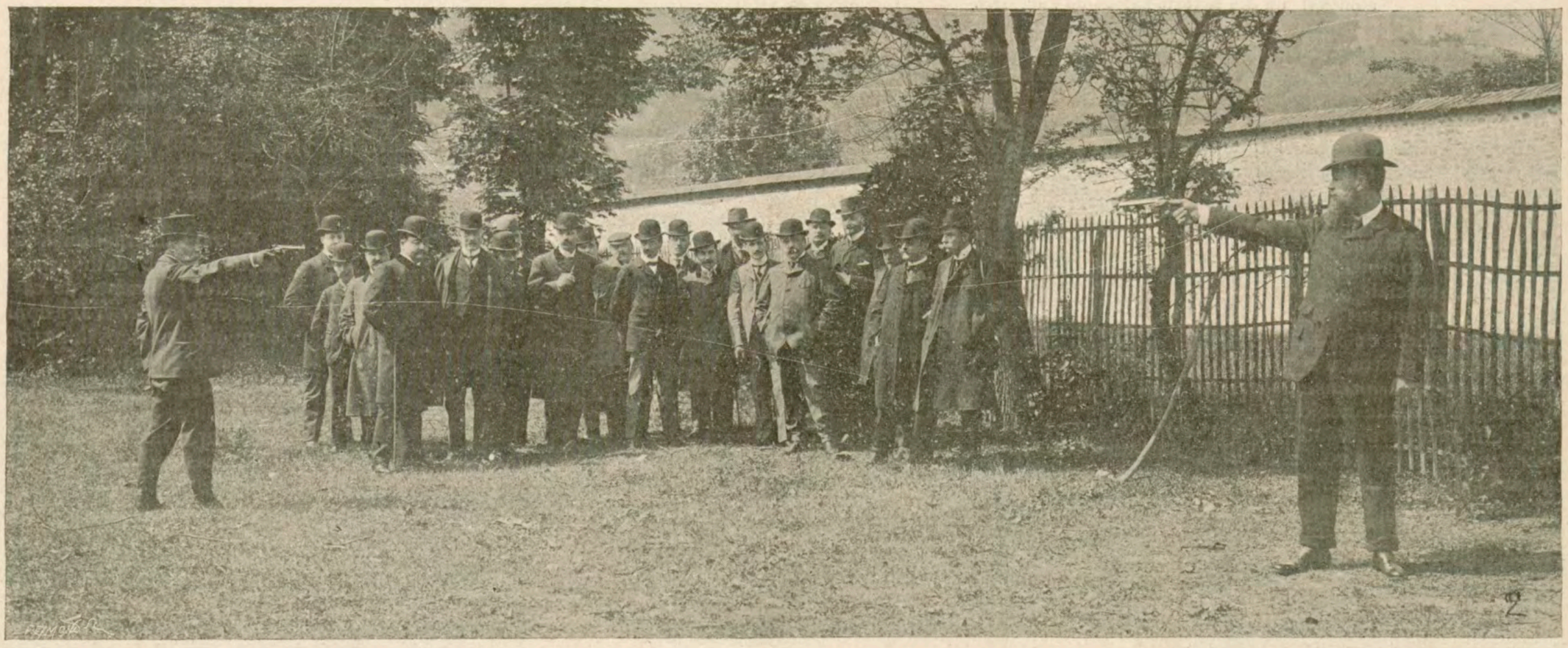
Pour en revenir aux expériences en question, après avoir tiré quelques balles sur cartons, pour s'assurer de la non-pénétration de ces balles, le comte Clary, M. Gaston Legrand et les membres présents, absolument sûrs qu'aucun danger n'était à craindre, organisèrent une poule selon la façon habituelle du « Pistolet », mais avec cette différence que les tireurs qui y prenaient part et qui devaient tirer deux par deux alternativement, étant placés à deux mètres l'un de l'autre, sur la même ligne, chacun ayant une silhouette noire placée à 25 mètres devant eux, tireraient à cette distance de 25 mètres, mais étant placés en *face l'un de l'autre*, tirant alternativement deux par deux *l'un sur l'autre* ; tout à fait comme dans un duel au pistolet au commandement.

Bien que le danger, nous le répétons, fût absolument nul, le choc de la balle sur le corps du tireur touché, ne donnant à ce tireur que la sensation de recevoir une légère chiquenaude ou pichenette, par excès de prudence, les premières séries de la poule furent exécutées, chaque tireur ayant la tête couverte d'un masque d'escrime, et de plus ayant sur le corps une blouse noire en forte toile à voile, permettant à la balle de cire de s'amortir dessus, et surtout laissant sur cette blouse noire une trace très perceptible de la réalité de la touche.

Au bout de trois ou quatre pseudo-duels de cette manière, les expériences étaient concluantes, la balle après avoir touché imperceptiblement le tireur — si le coup était bon, bien entendu — la balle tombait aux pieds du tireur touché, tout en laissant sur la blouse une trace visible, sans la tacher, car il suffisait pour enlever cette trace de l'effacer avec la manche du bras.

La poule continua donc, mais cette fois sans masque d'escrime et sans blouse ; les tireurs ayant simplement de fortes lunettes protectrices sur les yeux.

(Clichés Freuler). DUROREILLE.



Dr Devillers

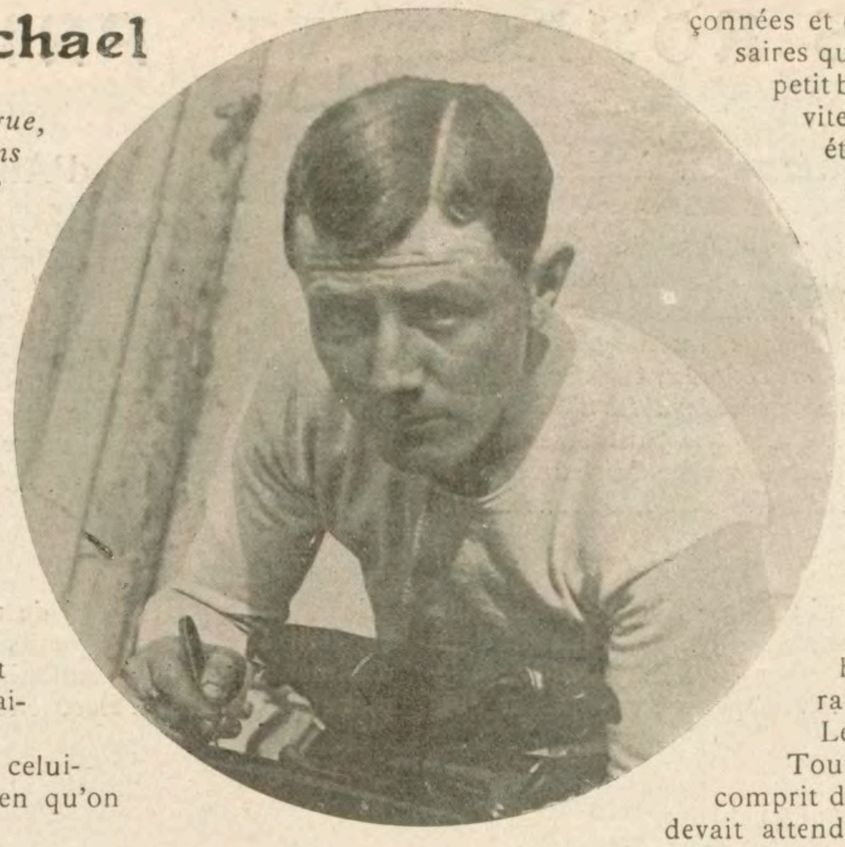
Dans le groupe : MM. Levé. Ed. Geynet. Clolus. Baron de Lessert. Cte de Vanssay. A. Martin. Cap. Brincourt. Baron de Schonen. Hurtin. R. Nivière. J. Hollier. J. Nivière. Paul Augé. J. Labbé. Martin. Gaston Legrand. Goulden. Bartholoni. Maurice Cahuzac. G. Voulquin. Pierre Perrier,

Cte Clary.

Deuxième expérience. — Feu ! Un... deux... trois

La Rentrée de Michael

Michaël, revenu au cyclisme, après une fugue, opérée sans grand succès d'ailleurs, dans la carrière hippique, devait paraître, dimanche dernier, sur la piste du Parc des Princes, en match contre Jacquelin et Huret; la pluie a empêché la réunion d'avoir lieu, mais nous ne voulons cependant pas laisser passer la rentrée du petit prodige sur nos pistes cyclistes, sans la signaler à nos lecteurs. Nous sommes certains de les intéresser en publiant ci-dessous les photographies de Michaël que nous avons fait prendre à l'entraînement — ces jours derniers.



Michael.

MICHAEL est reparu sur nos pistes. Il y précède de quelques jours seulement Zimmermann, Elkes et Bald, qui, d'Amérique, viennent donner un éclat plus brillant encore à notre saison cycliste d'automne.

De ceux-là nous parlerons en temps utile, de celui-ci, c'est avec plaisir qu'on en parle toujours, bien qu'on en ait déjà tant parlé.

Reportons-nous un peu en arrière, oublions pour un moment les essais infructueux de Michaël, comme jockey, et négligeons même un instant, ses dernières performances cyclistes de l'an dernier, et Michaël nous apparaîtra, à la place vraie qu'il occupe dans l'histoire du cyclisme.

Avec tous les élèves de Choppy, Choppy dont on ne peut se souvenir sans un sourire, ni sans reconnaissance, qui l'apprécia le premier, et su tirer, de ce petit homme à tête ridée, tout ce qu'il pouvait rendre, il marque le changement d'orientation des courses sur piste, le moment où l'on commença à comprendre, ce que devait être le coureur de demi-fond et où les entraîneurs s'attachèrent à faire de leurs poulains ces mécaniques parfaites, hors lesquelles aujourd'hui nous ne concevons guère de carrière de demi-fond possible.

Et Michaël fut, dans ce genre, ce que n'avait été aucun autre avant lui, au moins à un degré tel, le prototype de la régularité mathématique, le parfait ressort d'acier trempé qui se déploie sans heurt ni secousses, qui rend comme méthodiquement toute l'énergie emmagasinée dans le rapprochement de ses spirales.

Ce fut ce qui étonna dès le début chez Michaël.

On cria au miracle.

Les plus avisés sentaient, cependant, que celui qu'on appelait petit prodige personnifiait, en réalité, le résultat de toute une série de recherches pratiques sur l'entraînement en demi-fond.

Jamais, comme le remarqua Victor Breyer, l'expression « coller à ses entraîneurs » n'eut un sens plus exactement symbolique que lorsqu'on le lui appliquait.

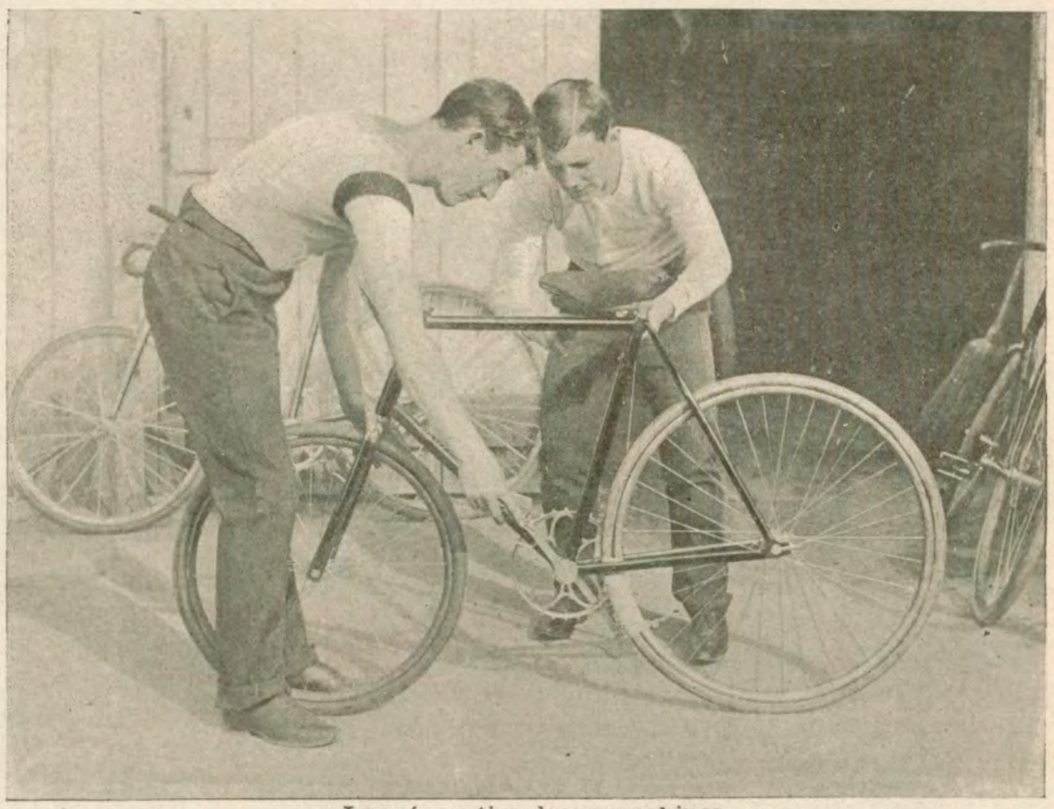
« Le buste légèrement courbé en avant, la tête penchée à gauche, ce gosse de dix-huit ans, qui en paraissait quinze, s'en allait à vertigineuse allure dans le sillage de ses équipes et aussi vite qu'on voulait, ou plutôt qu'on pouvait l'emmener, les jambes tournant dans un véritable rythme dont aucun déhanchement du corps ne gâtait la cadence harmonieuse. L'impression de l'effort n'existait pas et il fallait que la montre parlât de vitesses jusqu'alors insoupçonnées et que nous vissions à ses côtés lutter les adversaires qu'il *tordait* l'un après l'autre, pour savoir que ce petit bout d'homme silencieux et flegmatique allait vite. Chez lui, la pratique de suivre les entraîneurs était devenue un art et l'on eût dit qu'une glu invisible fixait sa roue directrice contre le pneumatique arrière de ses entraîneurs. »

Et ceci n'était pas un don surnaturel — on ne croit plus guère aujourd'hui au surnaturel. C'était le résultat d'un travail patient et éclairé.

Et, démonstration dernière de la transformation radicale de cet organisme humain en une parfaite mécanique : lorsque Michaël avait une faiblesse, elle ne se manifestait point par une série d'efforts, remarqués par le spectateur, mais tout d'un coup, comme par hasard, et sans qu'on saisît d'abord exactement pourquoi ; la force semblait abandonner complètement le petit homme. Il s'arrêtait. Il ne faiblissait pas, il ne ralentissait pas...

Le ressort était cassé !

Tout était mécanique en lui, et c'est parce qu'il comprit dès le début de sa carrière toute la force qu'il devait attendre d'une méthode régulière qu'il devint ce qu'il était, et ceux qui savent le soin avec lequel il veille à ce qu'aucun accident de machine d'entraînement ou de course ne vienne entraver sa marche, se font de lui une idée presque parfaite.



La préparation de ses machines.

Très méticuleux Michael surveille lui-même et de très près le règlage de ses machines et de ses tandems.

Pourquoi ce cycliste idéal alla-t-il se fourvoyer dans l'hippisme ?

Mystère !

Nous l'avons présenté comme tel aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*.

Il apporta dans cette carrière tout le soin méticuleux qui le distinguait déjà, mais, il ne semble pas qu'il en ait saisi bien clairement ce qui en est l'originalité et comme le génie propre, et il ne réussit guère, puisqu'on ne compte guère, je crois, qu'une victoire à son actif.

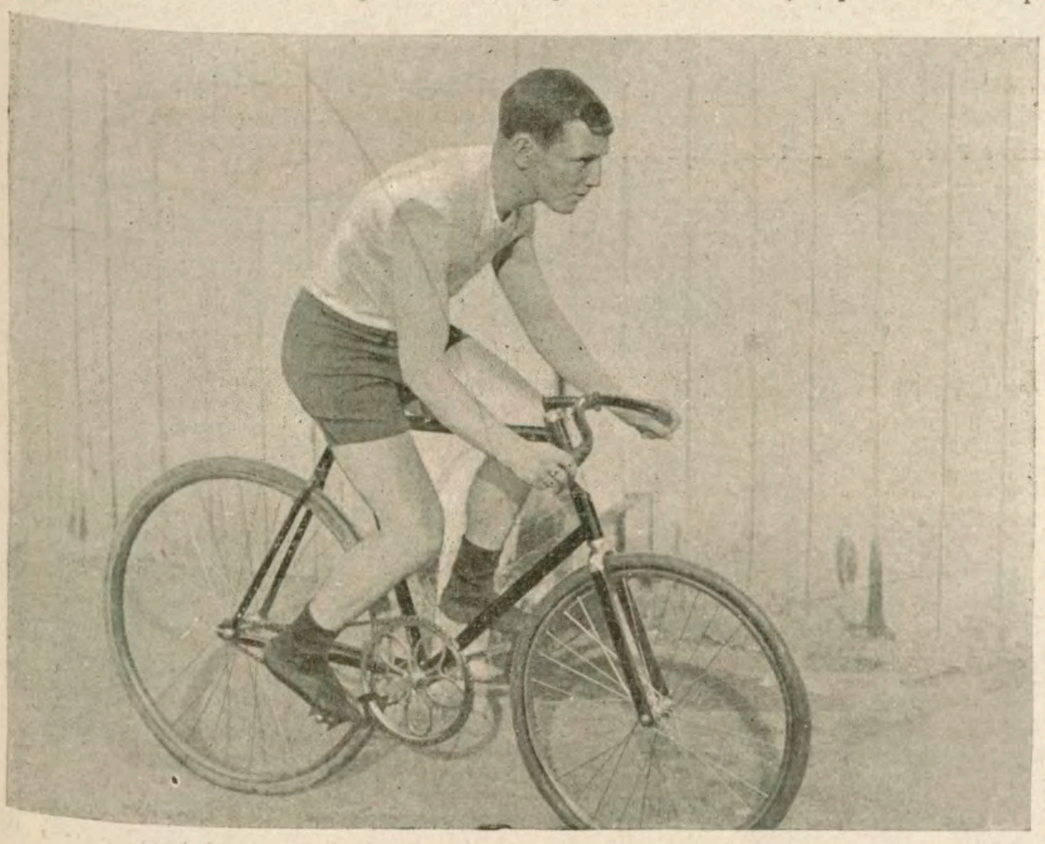
Sur nos pistes de ciment, où il reparaît, il va trouver des concurrents qui ne lui sont plus tout à fait habituels. Ayant fait école, il est arrivé, suivant l'immuable loi, que ceux-là qui d'abord ont tenté de l'imiter, le dépassent maintenant ; et nous ne pouvons oublier que de sa dernière performance (un peu plus de 64 kilomètres dans l'heure) à celles qu'accomplissent journellement aujourd'hui les Linton, Bouhours, Robl, etc., il y a un écart de 11 kilomètres.

Pour les égaler, il a travaillé ferme, il devra travailler plus encore, à mon sens, car je doute que dès l'abord il égale des concurrents qu'il a presque eu le temps d'oublier, mais malgré tout lorsque je le voyais, ces jours derniers, au Parc des Princes, ayant si peu changé, avec sa même tête forte, et son petit corps trapu, aux cuisses vigoureuses, avec la même position calme et fixe de sa machine, je ne doutais pas que même le niveau des performances, change, ses futures ne valent ses anciennes.

Il est lui qui restera toujours le « petit prodige », il est un de ces « vieux » du cyclisme dont nous parlions dernièrement ici-même. — Songe-t-on que sa révélation date de 1895, et que nous retrouvons bien en forme encore aujourd'hui, les seuls auxquels il put à cette époque être opposé avec chance de lutte, bien qu'il les battit tour à tour. Aujourd'hui c'est encore bien souvent Bouhours, Linton et Huret ou Gougoltz, qu'il rencontrera.

Ils se sont maintenus. Bah ! lui aussi s'est maintenu jusqu'à l'an dernier, et si le record de l'heure a monté de 11 kilom. depuis son départ, il arrivera à l'égaler, s'il n'est déjà de force à le faire.

A. F.



Michael en machine.

Le petit coureur a toujours conservé sa position habituelle.

YACHTS ROYAUX ET PRINCIERS

IV (1)

Le *Waturus*, à l'Archiduc Karl-Stephan d'Autriche

S'il est donné à beaucoup de posséder un petit yacht de plaisance, capable de croiser à la voile le long des côtes françaises, très peu peuvent s'offrir le luxe d'un de ces jolis yachts à vapeur, véritables salons flottants, qui soit capable d'entreprendre un sérieux voyage au long cours. Le yachting, ainsi compris, est un sport extrêmement coûteux, car il comporte outre les frais énormes de construction, des frais considérables d'entretien, d'équipage, de chauffage, de navigation, etc., etc., et il faut être roi de quelque chose, d'un pays ou d'un chocolat, peu importe d'ailleurs, pour pouvoir s'y livrer. A peu de nos lecteurs, le bonheur est donné sans doute de se transporter sur mer dans d'aussi idéales conditions de vitesse, de luxe et de confort modernes, et voilà pourquoi nous sommes toujours heureux de leur mettre sous les yeux un de ces yachts princiers, dont ils entendent parfois parler. La très belle photographie que nous donnons aujourd'hui du Waturus, *le yacht de l'Archiduc Karl-Stephan d'Autriche et les notes qui l'accompagnent, ne sauraient manquer de satisfaire leur curiosité, et nous avons d'autant plus de plaisir à les publier ici que l'Archiduc Karl aime, au cours de ses voyages sur mer, à s'arrêter parfois dans nos ports français.*

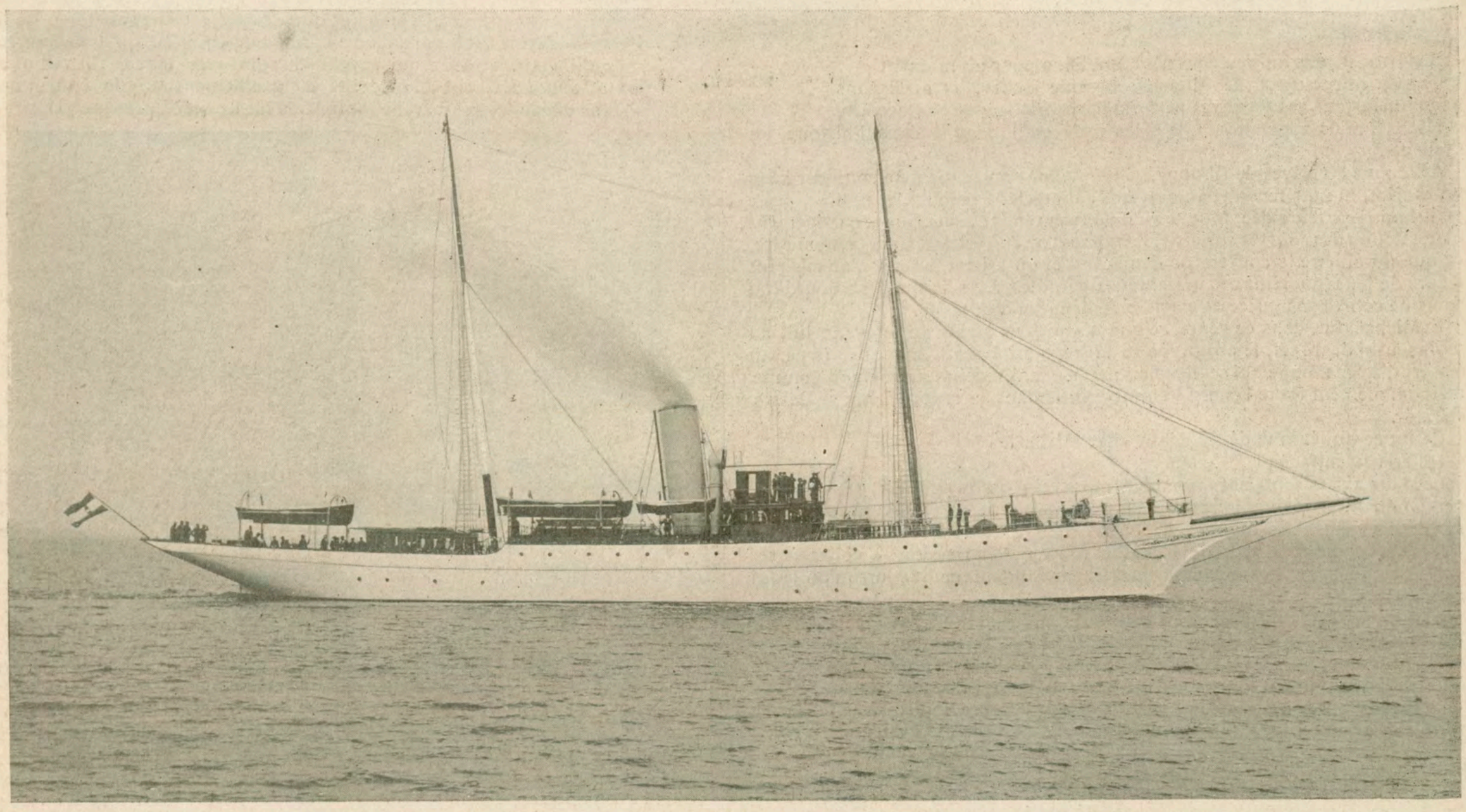
L'ARCHIDUC Karl Stephan d'Autriche est un marin très distingué, pratiquant la navigation avec une ardente passion, et, avant le *Waturus*, il avait déjà possédé plusieurs yachts dont le dernier fut l'*Ossero* qui est actuellement le yacht du gouverneur de la Dalmatie, à Fiume. C'est pour le remplacer que l'Archiduc fit construire celui que nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs.

Le *Waturus* a été construit à Leith, par MM. Hawthorns and C°, sur les plans de l'architecte naval M. A. H. Brown et sous la surveillance du Lloyd, dont il a la plus haute cote. Lancé dans les premiers jours du mois de mai dernier, il fit ses essais officiels le 19 juillet suivant, sous la surveillance de l'Archiduc lui-même, accompagné de M. Brown, du commander L. von Sztranyavszky et de M. Kaiser, attaché naval et ingénieur de l'ambassade d'Autriche-Hongrie; ces essais furent très satisfaisants, car le *Waturus*, ayant à bord tout son inventaire et son approvisionnement, réalisa facilement une vitesse de 13 nœuds et demi au tirage naturel, pendant six heures consécutives, et l'on put s'assurer que, non seulement il était rapide et très marin, mais aussi que ses machines avaient un rendement économique — ce qui n'est pas à dédaigner, même pour un yacht princier.

Ainsi que le montre notre photographie, le *Waturus* est un steam-yacht gréé en goélette, de formes très pures et d'une élégance parfaite; il jauge 611 tonneaux et mesure 67 m. 20 de longueur totale, 8 m. 40 de largeur et 4 m. 95 de creux sous le pont principal.

Les machines, à triple expansion et à trois cylindres, d'une force de 1 200 chevaux, ont un diamètre respectif de 46 cent. 71 et 1 m. 24, avec une course de 83 cent. et une pression aux chaudières de 12 kil. 65 par cent. carré.

Le *Waturus* est muni de tous les perfectionnements les plus modernes: appareil à gouverner, treuils et cabestans à vapeur, appareils évaporatoires, d'alimentation et de distillation; il a un service d'eau et de tuyautage complet et est éclairé à l'électricité dans toutes ses parties.



(Cliché du *Yacht*).

Le *Waturus*, steam-yacht de 611 tx., appartenant à l'Archiduc Karl-Stephan d'Autriche.

Les soutes à charbon sont aménagées pour contenir un approvisionnement de combustible suffisant pour une traversée de 5000 milles à la vitesse de dix nœuds; c'est la plus grande quantité que l'on puisse embarquer sur des yachts de ce tonnage.

Le *Waturus* a un double pont sur presque toute sa longueur et, par conséquent, de très vastes aménagements; sur le pont inférieur se trouvent de confortables et luxueuses cabines pour vingt personnes; le salon, la salle à manger, le fumoir, le cabinet de lecture sont situés sur le pont principal. Des installations suffisantes pour loger et coucher un équipage de trente-quatre hommes complètent les aménagements.

Cinq embarcations et une puissante chaloupe à vapeur sont suspendues aux portemanteaux du yacht.

L'Archiduc Karl Stephan a fait, l'été dernier, à bord de son nouveau yacht une croisière dans la mer Baltique, en compagnie de l'Archiduchesse et de ses enfants et du comte Milewski; pendant leur séjour à Saint-Pétersbourg, ils reçurent la visite de l'Empereur et de l'Impératrice de Russie et celle du Roi de Grèce. Le *Waturus* est ensuite venu sur les côtes de France dont il a visité les principaux ports, Brest et La Rochelle notamment, puis il s'est rendu à Saint-Sébastien, où l'Archiduc a rejoint sa sœur la Reine régente d'Espagne, et, après avoir passé une quinzaine de jours dans les eaux espagnoles, le yacht a rallié Pola, qui est son port d'attache.

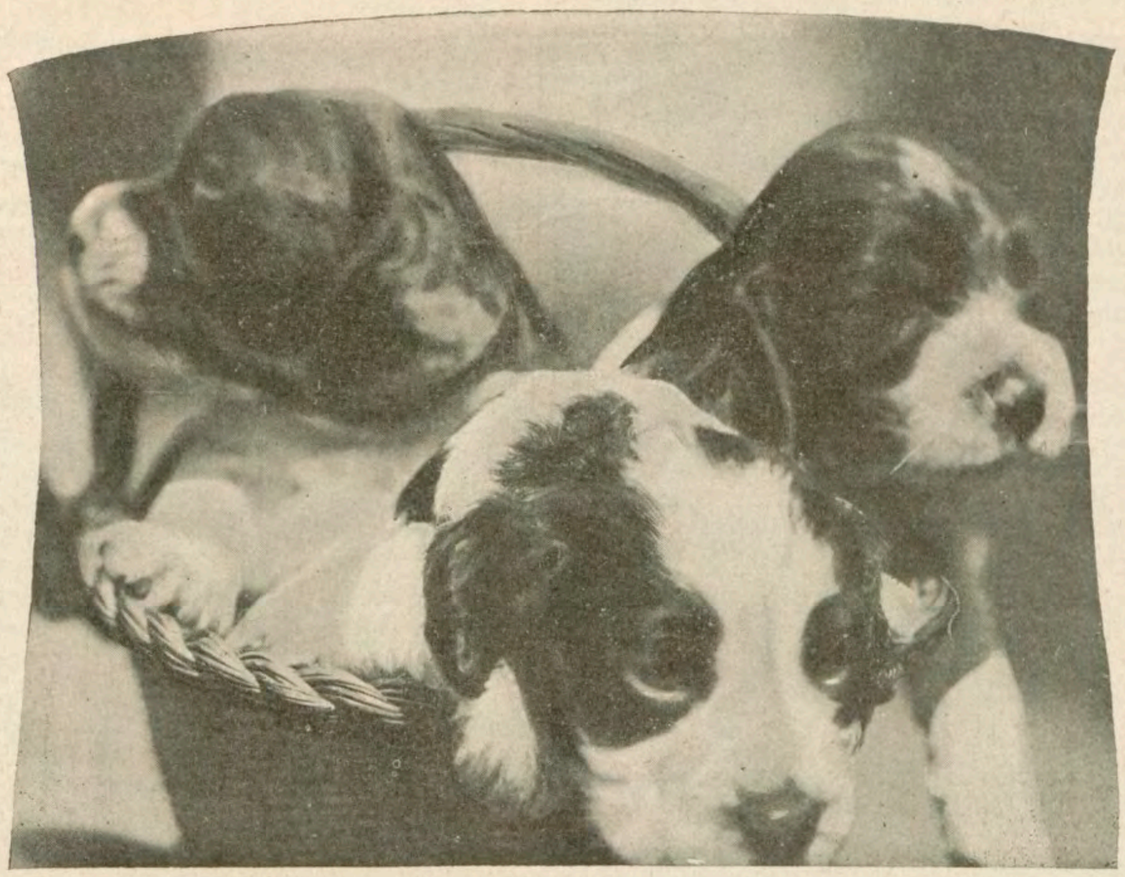
HENRI PHILIPPE.

Voir les numéros 51, 115 et 204.

Comment on élève un Chien

On parle beaucoup, en ce moment, d'un vaccin contre la maladie des jeunes chiens, découvert par le Dr Phisalix, du Muséum d'histoire naturelle; un autre jeune savant professeur de l'Ecole d'Alfort, M. Lignières, qui s'est aussi occupé de la question, a également son vaccin spécial. Vétérinaires et éleveurs discutent avec passion sur la valeur desdits vaccins : chez les jeunes chiens comme chez les enfants, il y a maladie et maladie, et tel vaccin qui convient à l'une ne convient nullement à l'autre.

Mais ce qu'il faut avant tout, c'est élever un chien dans les meilleures conditions; j'ai pour ma part élevé un très grand nombre de jeunes chiens et n'ai jamais eu que deux cas de maladie — encore étaient-ils accidentels. — Voici ma méthode :



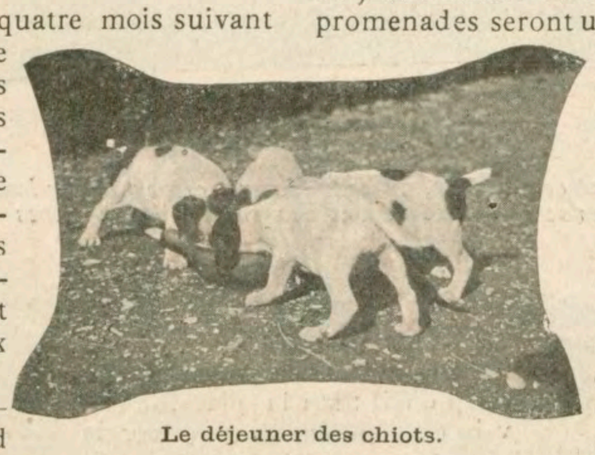
Chiots cocker, par Archiduc, hors Fauvette Blanche des Prés.

Chiot de 8 semaines.

C'est une erreur de croire que tous les jeunes chiens doivent « passer par la maladie »; avec une nourriture rationnelle et une bonne hygiène, on évite en général — à moins d'une constitution rachitique de l'animal — les accidents du jeune âge.

Jusqu'à l'âge de deux à quatre mois suivant la race ou pour mieux dire jusqu'au remplacement des dents de lait par les dents d'adulte, la nourriture *exclusive* du chien doit être le lait. Ce n'est que lorsque les dents d'adulte sont complètement poussées, qu'on peut donner aux jeunes chiens la même nourriture qu'aux vieux, en insistant cependant sur les soupes de viande et les laitages qui doivent former la base de la nourriture pendant les huit à dix premiers mois.

Je vais prendre comme exemple un chien de taille — danois, dogue, colley ou terre-neuve ; — donnez d'abord du lait, que le chien en ait toujours à sa disposition; puis le matin un premier repas de viande *crue*, d'une centaine de grammes, divisée en petits morceaux, poudrée de sciure ou de râpure d'os et mouillée d'une cuillerée d'huile de foie de morue ; le soir, soupe à la viande et au pain ou biscuit de soldat. Augmentez la quantité d'aliments, proportionnellement au développement du chien, de façon à ce que pour un chien de taille, il mange le matin, à l'âge de six ou huit mois, 450 à 500 grammes de viande.



Le déjeuner des chiots.

La poudre d'os et l'huile de foie de morue renforcent la constitution du jeune animal. Dès que ses dents lui permettront, donnez à votre élève des os tendres (de veau et de poulet) et supprimez la poudre d'os que vous remplacerez par de la poudre de phosphate de strontiane. Voici pourquoi : presque tous les jeunes chiens ont des vers — c'est une des causes les plus fréquentes de la mortalité à cet âge, — en donnant tous les jours une prise de un gramme de ce sel chimiquement pur, on fait disparaître insensiblement les vers. Le sel de strontiane est de plus un excitant de l'appétit, et un tonique de l'intestin; c'est donc un agent précieux dans l'élevage des jeunes chiens.

Il est un autre point d'hygiène qu'il ne faut pas négliger : c'est la régularité dans les repas. Pour les jeunes chiens qui mangent gloutonnement, — ce qui est assez fréquent, — au lieu de leur donner leur pitance en deux repas il faut la leur donner en quatre, et à mesure que le chien avance en âge augmenter la ration de viande. Il ne faut pas l'oublier, le chien est un carnivore et comme tel doit manger de la viande et presque exclusivement de la viande crue ou cuite. Voyez les superbes chiens des conducteurs de bestiaux de la Villette leur nourriture se compose uniquement de déchets de viande et de *mouée*, sorte de soupe épaisse de tripes et de panses de moutons avec des râpures de pain bis ou de la farine de froment ou de seigle mélangés, ou encore du riz.

Je n'ai pas besoin de recommander les soins de propreté. Il est encore au point de vue hygiénique une chose indispensable : c'est l'exercice à donner au jeune chien. Rien de mieux, lorsqu'il a un compagnon ; leurs jeux et des promenades seront un exercice suffisant ; mais si le jeune chien à élever est seul, il faut l'habituer à jouer avec une balle en caoutchouc pleine ou encore avec un court bâton mobile sur deux roulettes, et le laisser le plus possible au grand air.

J'ajouterai que si votre chien a des tendances aux vers intestinaux, il sera bon de lui donner de temps à autre, suivant sa taille, de 1 à 4 grammes de poudre de noix d'arec fraîche, qui est un excellent vermifuge.

Un chien élevé dans de pareilles conditions, à moins qu'il ne soit né rachitique, ne doit point avoir la « maladie », véritable gourme des chiens, qui, comme toutes les gourmes, que ce soit celle de l'enfant ou du jeune cheval, n'est autre qu'une protestation, une révolte de la maladie contre l'inobservation des lois hygiéniques. P. de Bart.

Chiots de 3 semaines.

Un élevage de chiens de Terre-Neuve, chiens importés directement de l'île par l'abbé Périn, aumônier d'une flottille de Terre-Neuve.

Doll des Rouches, chienne pointer, L. O. F. 5692 et une portée par Monarch de Bagneux.

Une Ascension au Salève

Le mot d'ascension, éveille assez généralement, surtout dans les esprits peu initiés, des images de neiges éternelles, et de pentes de glaces ; un grand nombre de montagnes cependant, que la neige ne couvre que par intermittence, ou par endroits, sont d'une escalade difficile, et voici, à propos de curieuses photographies prises au Mont-Salève, en Haute-Savoie, quelques notes à ce sujet.

◆ ◆ ◆

Lorsque des bords du lac de Genève, le touriste regarde vers l'est, toute la suite des montagnes qui bordent la vallée de l'Arve, il est pris surtout s'il est novice, d'une sorte de vertige d'ascension. Tout au fond, étincellantes, les trois pointes du Mont-Blanc dressent leur immense blancheur dans le ciel.... Oh ! monter là, aller fouler les neiges éternelles, aller suivre sur les pentes glacées, la route que les guides tracent en une série de marches minuscules, où l'énorme soulier posera à peine du rebord, aller tenter le mal de montagne pour arriver là-haut, tout là-haut, voilà le rêve, rêve d'autant plus beau, que la difficulté en apparaît comme plus grande... La glace, voilà l'ascension !... Et cependant trop peu se doutent, que plus près, les cimes, où ne repose point la neige perpétuelle, où la glace ne forme que d'étranges petits filets qui circulent entre le vert des herbes et le gris des rocs, sont d'une difficulté égale à escalader.

Là où le roc apparaît à nu, point n'est besoin du piolet ou du long bâton de montagne, dont la pointe s'émousserait vite sur les cailloux, mais il faut une chaussure solide, de bonnes jambes, de la précision et du coup d'œil : sur la glace, le travail est lent et continu, sur le roc, c'est une série d'efforts qu'il faut fournir sans repos ; sous les pieds, les pierres glissent en une dégringolade qui donnent le frisson, devant vous le mur de pierre se dresse qu'il faut franchir on ne sait comment en s'accrochant à la moindre aspérité ; c'est encore la longue pente sans verdure sur laquelle les clous des souliers déterminent à chaque pas une étincelle. Voilà le genre d'ascension qu'il faut pratiquer sur beaucoup des monts qui bordent les vallées de l'Arve, de la Menoge et du Giffre, et que vous montiez sur la Salève, que vous grimpiez le Crioud et la pointe Rousse, ou que vous poussiez jusqu'au Buet, c'est toujours le même travail de grimpeur, qu'il vous faudra donner, moins attrayant peut-être pour le passager, mais qui prend une singulière saveur pour celui qui séjourne dans un coin de montagne et ne veut le quitter qu'après avoir fait sien chacun des pics haut ou bas qui l'environnent, qui veut vraiment arracher leur panache à tous indistinctement, aussi bien en gravissant les pentes herbeuses, qu'en descendant les petits chemins tortueux, creusés à même le roc par la descente des pluies, ou en traversant les glaciers.

Et lorsque j'évoque mes souvenirs personnels, je me souviens d'ascensions faites seul jadis, dans des montagnes toutes rocheuses, de descentes à pic sur le rocher glissant dissimulé par les aiguilles des sapins, ou encore, tout là haut, à plus de 2500 mètres, l'accrochage pénible aux pierres qui surplombent, et les pentes où la pluie a creusé de longues fissures longitudinales où l'on craint perpétuellement de voir le pied s'engager — Là, point de neige, sinon quelques morceaux, demeurés au fond de crevasses qui donnent le frisson, mais le plaisir horrifique de s'asseoir à califourchon sur une crête de roches, entre deux précipices, la peur de se casser une jambe dans la descente et de rester seul dans un chaos de rocailles, ou de laisser ses souliers dans un de ces trous où seules les vaches aventureuses des chalets les plus élevés, savent poser le pied.

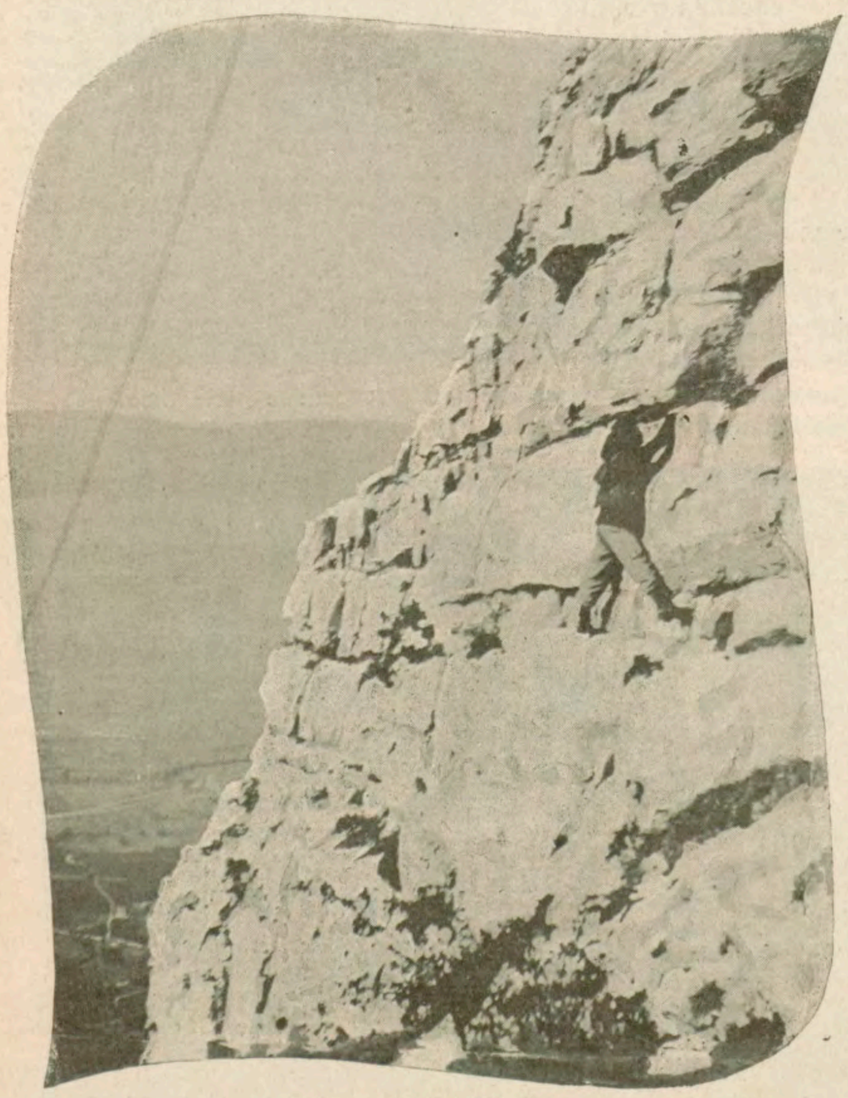
Et lorsqu'on redescend à l'hôtel, le plaisir malsain, d'avoir effrayé ses amis et sa famille, étonné les gens du pays ; et le bonheur de s'entendre dire qu'on a commis une grande imprudence — n'est-ce pas là de l'ascension ?

L'âme de la montagne n'est pas dans la neige et la glace, ce qu'elle a de prenant, de passionnant, c'est son imprévu perpétuel, c'est la somme d'efforts indéfiniment variés qu'elle exige, avant de livrer son secret ; et, la pureté infinie de l'air qu'on respire dans les sites montagneux, mise à part, celui qui a escaladé un des rochers du fond de la Bretagne, a déjà goûté la saveur de la montagne ; celui qui ne veut la goûter que les pieds dans la neige, ne l'a pas compris entièrement.

André Foucault.

Le couloir de la Mule.

En traversant ce passage, on entend sans cesse tomber les morceaux de roc qui se détachent des parties supérieures



Un passage difficile.

Certains endroits du Salève présentent plus de difficultés pour l'escalade qu'une ascension sur la glace. Il faut s'accrocher comme on peut, aux moindres aspérités du roc.

Le Bonhomme.

Le Bonhomme *est le nom donné à quatre blocs de pierre superposés à l'extrémité d'une falaise et surplombant une gigantesque paroi. C'est, comme on peut s'en rendre compte, un endroit des plus dangereux.*

Les Facteurs-Chauffeurs de Bordeaux

Savez-vous ce qu'est une dépêche ? — *Une dépêche, c'est... un télégramme. — Pour vous, sans doute oui, pour l'Administration des Postes, non. Pour elle la* dépêche *c'est le sac de grosse toile rude, scellé, dans lequel s'entassent les correspondances. Et le transport de ces* dépêches *constitue pour l'Administration l'une des branches les plus importantes de son service.*

◔ ◔ ◔

Ce serait une erreur de croire que toutes les *dépêches* voyagent par ligne terrée. La meilleure preuve en est que journellement on peut lire cet avis classique : « Les personnes qui désireraient concourir pour l'adjudication du transport des dépêches entre X. et Y. sont priées, etc... » Donc l'Administration est tributaire des particuliers pour le transport de ses *dépêches.*

L'automobile du service des postes à Bordeaux.

Le service double : conducteur convoyeur en motocycle et conducteur auxiliaire en tricycle porteur.

Depuis longtemps déjà, bien avant que fût créé le service postal des fourgons automobiles à Paris, le Directeur des postes de la Gironde, M. Hübler, avait songé à substituer dans le transport des *dépêches* la traction automobile à la traction animale. Initiative intelligente et moderne. Le nouveau service a commencé le 1er mai sur deux lignes : Bordeaux-Central-Eysines et Bordeaux-Gare St Jean-Léognan. Il y a deux voyages par jour (aller et retour) ce qui représente pour la première ligne un trajet quotidien de 50 kil. et 70 kil. pour la seconde. Une troisième ligne a été mise en exploitation dans le Haut-Médoc entre Saint-Yzan et Saint-Germain-d'Esteuil.

C'est, croyons-nous, la première des tentatives de ce genre en province ; aussi n'était-il pas sans intérêt de la faire connaître aux lecteurs de la *Vie au Grand Air.*

(Clichés Panajou.)

Louis Daussat.

BLOC-NOTES

NOTRE COUVERTURE

Le comte de Turin est le plus proche cousin du roi d'Italie, et il n'y a que trois têtes entre lui et la couronne de fer. Il est né en 1870 à Turin et commande le 5e régiment de cavalerie. Il pratique tous les sports, mais l'automobile, le cheval et la natation sont ses sports préférés. Notre photographie le représente prenant à Viareggio son bain quotidien avec son cheval favori.

NATATION

Clévenot
Champion de France de Natation.

Un Champion

La natation n'occupe pas en France, dans la série des sports, la place qu'elle devrait tenir. Néanmoins, depuis quelques années, elle a fait de grands progrès. Nos nageurs ont même pu arriver, nous l'avons dit l'autre jour, à battre des représentants de clubs classés en Angleterre. Nous donnons ci-contre la photographie de Jules Clévenot, un des meilleurs nageurs français, gagnant du championnat du mille, du championnat de 400 m. en mer couru à St-Valery-en-Caux et du Grand Prix de Neuilly, épreuve internationale dans laquelle il remporta le vase de Sèvres offert par le Président de la République.

CANOË-CLUB

Il vient de se former sous ce nom, à la Varenne-Chennevières, un cercle nautique.

L'inauguration se fera, par de grandes Régates à l'aviron, le dimanche 31 août à 2 heures, dans le bassin de la Marne, en face du restaurant de l'Ile d'Amour.

PING-PONG

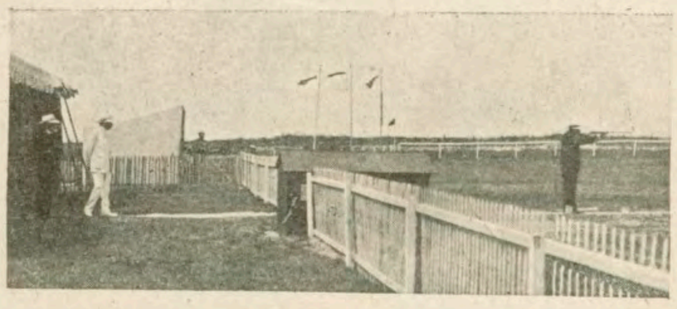
La semaine dernière s'est joué au Law-Tennis-Club d'Étretat un handicap-single de dames en 50 points, au Ping-Pong.

Après des parties très mouvementées entre Miss Rolker, Mme Hubbard, Mlle Leroux, Mlle Meyan, Mlle Elliot, Miss Andrews, Miss Cotton et Mlle Letellier, Miss Elliot bat Mlle Leroux de 15 points par 50-35.

Nos compliments à M. Jonet, qui préside aux destinées du Club, pour sa brillante saison.

LES TIRS AUX PIGEONS

C'est l'Angleterre qui a mis le *Shooting* à la mode. Le Hurlingham et le Gun-Clubs sont célèbres à Londres par leurs tirs aux pigeons, qui donnent lieu chaque année à des tournois d'adresse entre les membres des cercles et les meilleurs fusils étrangers. En France, nous avons le « tir aux pigeons » des Acacias dont le règlement fait autorité. Pendant la saison, des tirs aux pigeons existent également à Aix-les-Bains, Monaco, Dieppe, Boulogne-sur-Mer, Contrexéville, Vichy, Vittel, Deauville, pour ne citer que ceux-là. On en installe même dans les châteaux pour avoir l'occasion de faire le coup de fusil et de s'exercer pour s'entretenir la main pendant la fermeture de la chasse. A Deauville,



Le Tir aux Pigeons a Deauville.

pendant la quinzaine des courses, au tir aux pigeons ont eu lieu des matchs entre sportsmen. Parmi les entraîneurs et les jockeys, certains sont de première force.

F. P.

BILLARD

Du rôle des Académies

Il me paraît intéressant d'examiner quelle peut être l'influence des Académies sur le développement du billard.

Il faut se placer pour cela à un double point de vue : celui des professeurs et celui des amateurs.

Pour les professeurs, — je parle des vrais artistes et non pas des professionnels de pacotille — l'existence d'un nombre restreint d'Académies ne peut qu'être excellente, car là seulement ils trouvent des appointements considérables (certains artistes gagnent jusqu'a 150 francs par jour) et la possibilité d'affermir et d'augmenter leur talent grâce aux luttes quotidiennes qu'ils ont à soutenir entre eux ; mais la multiplicité des Académies ne peut qu'être mauvaise, car elle nécessite et la division des cracks (chacun d'eux étant pris comme étoile dans une Académie) et une augmentation considérable du nombre des professionnels, d'où la consécration comme professeur d'un joueur qui, souvent, serait tout au plus un mauvais élève.

Pour les amateurs, il est d'une part extrêmement intéressant et instructif d'avoir constamment sous les yeux le spectacle des parties entre les grands maîtres ; ils peuvent trouver là un élément inappréciable de progrès. Mais d'autre part, ils ont, au point de vue des instruments qui leur sont affectés, à souffrir beaucoup du voisinage des billards de match qui sont réservés aux professeurs.

Pour ceux-ci rien est assez bon ; les draps employés sont les draps championnat et ils sont renouvelés en moyenne tous les quinze jours, les jeux de billes sont choisis avec un soin jaloux, chaque billard est soigneusement brossé, couvert et nivelé.

Il n'en est pas de même malheureusement des billards d'amateurs : généralement, ils sont excellents au début, ils sortent de la bonne maison, la maison Brunswick, mais on néglige leur entretien, on les couvre mal, on ne place pas les meilleurs tapis, on ne change ces tapis que trop rarement, si bien qu'au bout de peu de temps, on a laissé se détériorer les merveilles de précision et de douceur.

Que conclure : qu'il faut dans Paris quatre ou cinq Académies, mais pas plus, étant donné le nombre restreint des vrais professeurs, mais qu'il est de toute nécessité que l'on se souvienne dans ces établissements que les amateurs seuls constituent l'élément payant et qu'à ce titre ils ont droit à être aussi bien traités que l'élément payé.

Count Reddeer.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Moyens d'éviter les Pinçons.

Nous disions dans notre dernier Lundi que sur 100 chambres reçues à réparer, 51 ont éclaté ; nous ajouterons aujourd'hui que sur ces *51 éclatements,* il y en *a 32 qui ont pour cause un pinçon de la chambre à air, pinçon dû à un mauvais montage.* Nous allons expliquer en quoi consistent les pinçons et quels sont les moyens, d'ailleurs très simples, de les éviter.

Il y a deux sortes de pinçons : *le pinçon de la chambre entre le bourrelet et la jante* (fig. 1) *et le pinçon de la chambre entre le bourrelet et le corps de valve* (fig. 2) ou *entre le bourrelet et le boulon de sécurité* (fig. 3).

Lorsque la chambre est pincée, la pression agissant sur le caoutchouc pur de la chambre, sans que celui-ci soit appuyé sur une paroi résistante, finit toujours par la faire éclater. Cet éclatement se produit généralement après un temps assez long pendant lequel le caoutchouc atteint progressivement sa limite d'allongement, et se produit au repos aussi bien qu'en marche. Si le pinçon a eu lieu sur une grande longueur, il peut y avoir sortie du bourrelet et éclatement très bruyant de la chambre. Si le pinçon est petit, il y a seulement un léger sifflement suivi de l'aplatissement du pneu.

L'on pince la chambre lorsque l'on met en place le deuxième bourrelet dans l'accrochage de la jante.

Il y a deux moyens presque infaillibles d'éviter le pinçon : talquer la chambre et la mettre au rond avant mise en place du second bourrelet. Le talc en effet agit comme lubrifiant ; il permet à la chambre

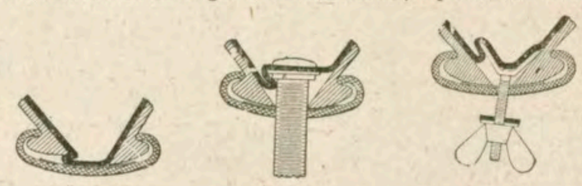


Fig. 1. Fig. 2. Fig. 3.

de glisser facilement et de se bien placer. On peut opérer le talquage de deux façons : talquer la chambre dans son sac, ou talquer la chambre une fois qu'elle est placée dans l'enveloppe en mettant une bonne poignée de talc dans l'enveloppe et en faisant tourner la roue. Cette dernière façon présente l'avantage de talquer à la fois la chambre et l'enveloppe.

Mettre la chambre au rond consiste à la gonfler légèrement ; l'on comprendra facilement qu'on a beaucoup moins de chance à pincer une chambre qui est maintenue ronde par une pression d'air qu'une chambre plate qui risque de se plisser.

En ce qui concerne spécialement le pinçon de la chambre entre le bourrelet et le corps de valve (fig. 2), on l'évite sûrement en montant en premier la partie du second bourrelet qui se trouve autour de la valve. Il est bon en outre d'opérer ce montage en se servant de deux leviers : l'on place le premier à droite de la valve et le second à gauche. Il est ainsi plus facile de monter le commencement du second bourrelet et l'on risque moins de pincer la chambre.

Quant au pinçon de la chambre entre le bourrelet et le boulon de sécurité, l'on est certain de ne pas l'avoir, si, la mise en place du second bourrelet une fois terminée, l'on a soin de faire jouer les boulons de sécurité. Cette opération consiste à appuyer sur la tige du boulon pour le faire monter à l'intérieur de l'enveloppe et à le laisser *revenir* sous l'effort de la chambre : le boulon doit revenir à peu près comme une touche de piano quand on le quitte du doigt. Ce petit mouvement permet à la chambre, si elle est prise sous le boulon, de se dégager.

Michelin et Cie.

Costumes de Chasse et de Pêche

STRÖM ET FILS. — BURBERRY'S.

— Ça y est, m'a dit Ström, l'autre jour.

— Ça y est quoi ?

— Êtes-vous mon homme ?

— Pourquoi ?

— On voit bien que vous revenez des bords de la mer... vous n'avez donc pas lu les journaux... mais la chasse ouvre... la chasse ouvre !

— Alors ?

— Vous n'avez pas compris encore. Eh bien voilà deux mois que je sais que la chasse va ouvrir, car chaque jour la chose m'est cornée aux oreilles par cinquante voix et que cinquante plumes me l'écrivent. Et du soir au matin, et du matin au soir, j'entends ou lis le même refrain sur un air différent.

— Dites-donc, mon vieux Ström, vous n'avez pas un complet pratique pour la chasse ?

— A propos, mon cher Ström, vous savez que la chasse va ouvrir, avez-vous quelque chose ?

(Cliché BURBERRY'S, Londres.)

Costume breveté de tir.

— Et la chasse, Ström, quelle nouvelle combinaison ? avez-vous inventé un parapluie de chasseur ?

— ... Monsieur Ström, la chasse va ouvrir bientôt et j'ai pensé qu'à cette occasion...

— ... Vous qui faites des choses si pratiques pour les autres sports, pensez-donc un peu aux chasseurs....

Etc., etc.

Tant et si bien qu'à force d'entendre réclamer et gémir, j'ai juré que sur le dos de tous ces criards, je jetterai des complets qui les feraient taire, et pour arrêter le bateau, j'ai pris celui de Douvres et suis allé faire un tour à Londres, et maintenant ça y est, entrez et vous allez voir.

Je suis entré. « Voici, m'a dit Ström, en m'exhibant un complet de chasse et un pardessus vert foncé inédit en France, ceci n'est pas ma création et je n'en ai pas honte, c'est la création de la maison Burberry's de Londres, dont les galeries avaient été si remarquées à l'Exposition de 1900; dites-le bien haut, mais dites aussi que je revendique le mérite d'avoir été moi-même dénicher en Angleterre, ces modèles que je vais vous détailler, et que j'ai fait là une œuvre qui ne me paraît pas sans utilité, puisqu'en effet, c'est au moment où cette maison considérable allait installer une maison en France, que je lui ai enlevé de force pour ainsi dire la représentation en lui assurant un chiffre d'affaires énorme.

(Cliché BURBERRY'S, Londres.)

Le parfait costume du chasseur.

— Combien ?

— ....

— Vous y allez bien.

— Vous croyez que je ne le réaliserai pas ?

— Je n'en sais rien, je n'ai encore rien vu.

Et une fois encore, avec Ström pour professeur, je me transforme en élève tailleur; une fois encore j'enfile le nouveau costume de la maison. Et lorsque je me regarde dans la glace une scène de Molière me revient à la mémoire. Je pense à M. Jourdain et à son étonnement du brillant haut-de-chausse que vient de lui apporter son tailleur. Le pauvre n'a jamais rien vu de si curieux, et s'étonne et s'admire. Pourquoi dans cette circonstance et malgré tous les regrets que j'éprouve à cette idée, me fais-je l'effet de singulièrement lui ressembler; que voulez-vous, d'un jour à l'autre, on ne s'habitue pas à porter un vêtement d'une coupe aussi peu habituelle.

— Êtes-vous bien ?

— Oui, pas mal, dis-je un peu étonné encore, et me regardant toujours dans la glace.

— Levez les bras... écartez les jambes... Voyez comme vous êtes bien.

Je rougis, je me fais l'effet d'un mannequin, puis la curiosité reprend le dessus, et appuyé sur un coin de comptoir j'écoute la démonstration.

(Cliché BURBERRY'S, Londres).

Casquette de chasse.

— Avec ça, vous pouvez aller partout, à la chasse, à la pêche, vous pouvez jouer au golf sous la neige, la grêle ou la pluie. Deux choses sont à remarquer. L'étoffe d'abord.

Étoffe et doublure sont imperméabilisées en fils, avant d'être tissées, ce qui leur permet, juxtaposées l'une sur l'autre, de ne pas laisser passer la moindre buée, et de résister à la pénétration de la pluie à flots, pendant une durée de huit à dix heures. Vous voyez qu'on peut chasser au marais avec.

— A propos, vous êtes chasseur, Monsieur Ström ?

— Par nature, non, et je n'ai jamais chassé de ma vie.

— Mais, que voulez-vous, les chauffeurs se font chasseurs... alors, je ne sais comment, mais je suis nanti, maintenant, d'un fusil et d'un chien. Regardez maintenant sous les bras et continuez votre apprentissage.

(Cliché BURBERRY'S. Londres).

SLIPON ou gd manteau tissu double, très léger, combinaison fil et laine surtout laine, imperméabilisés avant tout tissage supportant 10 à 12 heures de pluie à la marche.

Et sous les bras de la petite tunique verdâtre j'aperçois un soufflet minuscule que je n'avais pas remarqué d'abord.

— Voici le génie du coupeur; grâce à cela plus de gêne, plus de contrainte dans les mouvements, quels qu'ils soient, doux ou violents, — vous mettez en joue merveilleusement, même pour faire le « coup du roi », vous levez votre crosse de golf sans gêne aucune, et à droite, à gauche, en l'air, vous agitez et démenez vos bras, comme vous voulez.

Toute cette explication marche un train infernal, comme toujours et j'en suis essoufflé moi-même.

— Passons au détail, dit Ström. Voici les poches-valises, confortables, vastes et pratiques, dedans, dehors. Sous la veste on aperçoit le gilet de même étoffe que la doublure du veston, une pochette, hermétiquement fermée, pour la montre et l'argent ; à l'intérieur, également, une petite patte triangulaire qui se déplace et va, en cas de pluie, fermer hermétiquement le col, dont la forme évasée est une de mes inspirations dont a profité Burberry's. Avec un vêtement semblable, et le pardessus de même couleur, que voici... houp ! enfilez..., aussi léger que le reste, vous êtes bardé d'une quintuple enveloppe imperméable, qui vous laisse libre de tous vos mouvements.

Et puis regardez-moi cette étoffe. Qui donc a dit que les Anglais ne connaissaient que les étoffes à carreaux ? voyez ces teintes, grises, bistrées ou verdâtres, comme, au contraire, elles sont harmonisées à la teinte sombre des bois ou des feuilles et comme elles sont pratiques pour chasser la méfiante grosse bête, aussi bien que pour le tir en battue. Allez, c'est encore un riche lapin que je viens de lever là... tenez encore, la doublure en poil de chameau pour l'hiver.

... Je suis ahuri, content tout de même d'un moment passé avec la vivacité faite homme que Ström représente dans le monde sportif, qu'il finira par pénétrer dans ses moindres recoins.

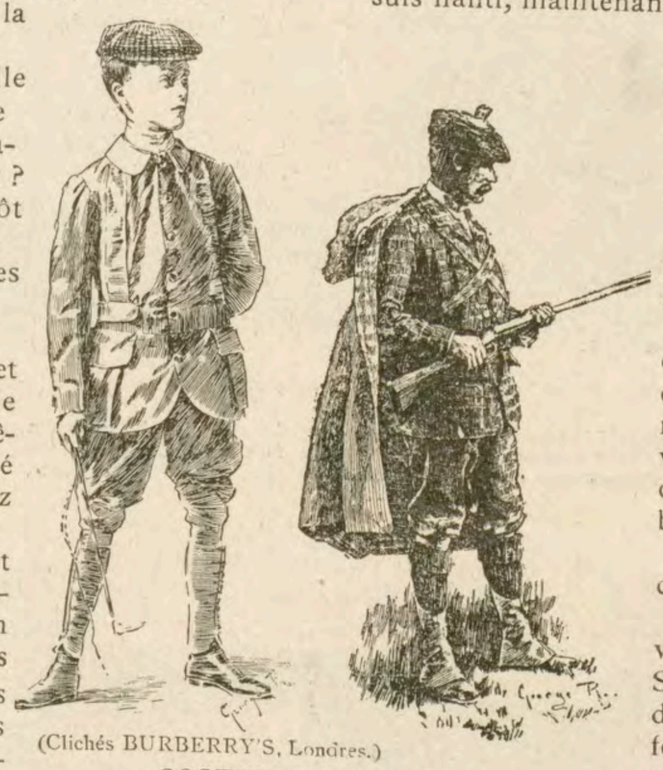
Je file, ayant à peine le temps de jeter derrière moi : « le parapluie du chauffeur, la guêtre-parapluie, et le puncho, ça va... ?

Un large geste me répond :

— Admirablement.

Seulement lorsqu'il veut exprimer l'immensité, Ström parle par gestes.

FITZO.



(Clichés BURBERRY'S, Londres.)

COSTUMES D'ENFANTS

Costume pour la golf. *Collet de pêche.*

(Cliché BURBERRY'S, Londres.)

Costume de marche et de montagne.

(Cliché BURBERRY'S, Londres.)

Collet de pêche

STRÖM et FILS, 16, Chaussée d'Antin, Paris,

Sont les seuls représentants en France de la Maison BURBERRY'S, 17, Golden Square, Londres. *Ils enverront gratuitement le catalogue de cette Maison à tous les lecteurs de la* Vie au Grand Air *qui leur en feront la demande. Ce catalogue, luxueusement tiré, contient plus de 100 figures, ainsi que des explications détaillées sur chaque costume ou manteau. Ils envoient également sur demande, les échantillons des tissus employés pour la confection des costumes. Ils reçoivent les commandes, exécutent les livraisons et font les retouches aux mêmes conditions que la maison anglaise.*

e Gérant : G. Jarrige.

Corbeil. — Imprimerie Ed. Crété.